

انتہرناشیہ



Interim Report

مجلسة مختلفة لكل واحد منكم

ಪೊರೆಯ ಮೇಲೆ ಬಿಟ್ಟು ಬಿಟ್ಟು ಬಿಟ್ಟು ಬಿಟ್ಟು
 ಬಿಟ್ಟು ಬಿಟ್ಟು ಬಿಟ್ಟು ಬಿಟ್ಟು
 ಬಿಟ್ಟು ಬಿಟ್ಟು ಬಿಟ್ಟು ಬಿಟ್ಟು

INTERNATIONAL



الغابة الدولية

محفوظ العرجاوی رئیس جمارک مصر لائبراشیونال

◆ سفينة التدريب حايمة ٤ في زيارة ميناء السخنة

❖ دور الأسطول التجارى البحرى المصرى

ومعوقات التطوير و الرؤية المستقبلية

وتوقيع اتفاق تشغيل



M/V EGY PRIDE سفينة الحاويات المصرية





Safety



... Hospitality



... Luxury



EGYPTAIR

Civil Aviation Ministry
EgyptAir Holding Company
EgyptAir Airlines

مصر للطيران
EGYPTAIR



أهمية تطوير القطاع المصرفي العربي



لقد آن الأوان لمضاعفة الجهود المبذولة لتطوير القطاع المصرفي العربي لإمكان مواجهة التحديات التي تواجه البنوك العربية خاصة مع اقتراب تنفيذ اتفاقية الخدمات المالية وبازل ٢، بكفاية رأس المال، المزمع تطبيقها عام ٢٠٠٦، والتي سيترتب عليها السماح للبنوك الأجنبية بمنافسة البنوك العربية من خلال فتح الأسواق... إن الأمر يتطلب إعادة هيكلة أصول البنوك العربية للتصدي لما ستواجهه من تحدي كبير خاصة وأن البنوك الأجنبية تتميز

بكفاءة عالية ودرجة كبيرة للمنافسة لما تقدمه من خدمات مالية حديثة. لقد حاولت القيادات المصرفية في الندوة التي عقدت أخيراً توصيف أوضاع البنوك العربية الراهنة وما ينتظرها من تحديات عن طريق الأرقام التي أشارت إليها بيانات عام ٢٠٠٢ والتي تنحصر في:

- * إجمالي موجودات البنوك العربية ٥٩١ مليار دولار تقريباً في الوقت التي يصل فيه موجودات أكبر بنك في العالم حوالي ١٠٣ تريليون دولار.
- * القروض والتسليفات ٣٠٦ مليار دولار والودائع ٣٩٧ مليار دولار.
- * حقوق المساهمين ٥٠ مليار دولار تقريباً.
- * تتركز معظم العمليات المصرفية في عدد قليل من البنوك حيث تصل نسبة الودائع في أكبر ٢٠ بنك إلى ٥٤٪ من إجمالي الودائع و ٤٧٪ من إجمالي الأصول.

لقد حاولت البنوك العربية إدخال الأساليب التكنولوجية المتطورة في العمل المصرفي إلا أن معظم البنوك لازالت بعيدة عن هذا المجال علاوة على معاناة القطاع المصرفي العربي من قلة الكفاءات المصرفية، ولذا فإن القيادات المصرفية ترى أنه لا بد من إيجاد كيانات مصرفية كبيرة عن طريق تشجيع دمج واستحواذ البنوك الصغيرة، والعمل على زيادة القاعدة الرأسمالية للبنوك مع الاعتماد على التكنولوجيا المتطورة لإمكان المنافسة، بجانب تأهيل العنصر البشري الذي يعتبر عماد الصناعة المصرفية وإطلاعه على المستجدات الحديثة في العمل المصرفي.

إن من أهم الجهود التي قامت بها السلطات النقدية في الدول العربية لتطوير القطاع المصرفي: تحرير أسعار الفائدة وعدم تخصيص الائتمان - صدور قانون مكافحة غسيل الأموال - زيادة القاعدة الرأسمالية للبنوك بعد إعادة هيكلتها - إصدار القوانين للتأمين على الودائع وحماية المودعين..

ونرى بالرغم من ذلك أنه مازال أمام القطاع المصرفي العربي الذي يعتبر أهم القطاعات المالية الكثير ليرقى ويواجه التحديات المستقبلية خاصة مع قرب تنفيذ اتفاقية الخدمات التي أقرتها منظمة التجارة العالمية.

عاصم السيد أحمد

إعلانك في
انترناشيونال
يضمن لك الانتشار

اقرأ في هذا العدد

تقارير

- ص ٨ دكتور أيمن النجارى والغابة الدولية
- ص ١٥ جمعية رجال أعمال اسكندرية ومذكرة عاجلة إلى لجنة تطوير السياسات الجمركية
- ص ١٦ عبد السلام السيد أحمد والبيئة النظيفة .. شريان الحياة
- ص ١٩/١٨ عميد بحري متقاعد عبد العزيز أبو قنديل وأوراق بحثية في قضايا النقل البحري العالمى
- ص ٢١/٢٠ سمير معوض ورحلة في عالم اللوجستيات في الموانئ ومحطات الحاويات
- ص ٣٢ دكتور مصطفى عبد العزيز والحلقة الثانية عشر من المنظمة البحرية الدولية
- ص ٣٤ إسماعيل عناني ومساهمة إعفاء التبرعات من الضريبة في تجميل الاسكندرية

تحقيقات

- ص ٤٤ محفوظ العرجاوى رئيس جمارك مصر لانترناشيونال

واقراً لهؤلاء

- ص ١٠ ريان أحمد حنفي والجزء الأول أهمية الموارد البشرية لطقم مشى السفينة ولاتخاذ القرارات الصحيحة
- ص ٢٢ عبد الحميد مرسى عنبر وقضية التدريب والوعي المفقود
- ص ٣٥ إبراهيم أحمد على وضيافة المهمل على مائدة البحث بميناء الاسكندرية
- ص ٣٦ ولاء حمزه ووسام غنيم والأسطول المصري بين الواقع الأليم والمستقبل المأمول
- ص ٣٨ رجب حسن رجب وقاموس النقل البحري والتجارة الخارجية
- ص ٤٣ نشأت الديهي (ويأكلون كما تأكل الأنعام)
- ص ٤٥ لواء مفازى الصاوى والضرورة الملحة للموانئ الجافة

المقالات المنشورة في هذه
المجلة تعبر عن آراء كتابها
ويجوز إعادة النشر مع الإشارة
إلى المصدر

الاشتراك السنوى

الجمهورية اللبنانية - ٢٤٠٠ ليرة لبنانية ، جمهورية مصر العربية - ٥٠ جنيهاً مصرياً ، باقى الدول العربية ودول العالم - ٤٠ دولار أمريكي
ثمن بيع النسخة الواحدة
لبنان ٢٠٠٠ ليرة لبنانية - مصر ٣ جنيهات مصرية - باقى الدول العربية ٣ دولار أمريكي - للسفن التجارية ٢ دولار أمريكي



انترناشيونال

مجلة دورية دولية متخصصة في النقل البحري وعلاقته بمنظومات النقل والتجارة والتأمين والسياحة تصدر بترخيص من وزارة الاعلام اللبنانية بالقرار رقم ٢٠٤ لسنة ١٩٩٨

مستشار التحرير

ربان عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير والمدير المسؤل

ربان حسان يحيى الدين شعبان

مشرّف التحرير

عبد السلام السيد أحمد

المكاتب والمراسلون

لبنان

المركز الرئيسى ص.ب. ١٤/٦٤٦١ بيروت

هاتف / فاكس ٩٦١-١-٣٠٢٨٣٦

محمول ٩٦١-٣-٩٥٤٥٥٦

مصر

اسكندرية

ت / ف ٤٢٧٥١١٧ (٠٣) (٢٠)

E-Mail : assem355@hotmail.com

سى جول تليفون : ٥٧٤٥٨٥٠ (٠٣) (٢٠)

فاكس : ٥٧٦٠٥٣٣ (٠٣) (٢٠)

السويس

* المراسل : ريان / أحمد بدوى

محمول : ٠١٢٣١٨٤٣٢٠ (٢٠)

* المراسل : عبد الرحيم مصطفى

محمول : ٠١٢٤٦١٤٩٢٤ (٢٠)

الإسماعيلية

* المراسل : محمد حسين صالح

تليفون : ٣٤٦٠٨١ (٠٦٤) (٢٠)

E-mail: Fagr1@hotmail.com.

سوريا

* المراسل : ريان إبراهيم سليم دير عطاني

تليفون وفاكس : ٧١١٩٩٩-٤٣-٩٦٣ (٩٦٣)

السعودية - جدة

تليفون : ٦٣٦٩٩٨٥-٢-٩٦٦

فاكس : ٦٣٦٩٤٥٩-٢-٩٦٦

الامارات العربية المتحدة - دبي

* المراسل : شريف صلاح مختار

ص ب ٢٦٨٨٢ دبي - محمول ٩٧١١٦٥١٦٥٢٠

الولايات المتحدة الأمريكية

نيويورك

* المراسل : محمد محمود المغازى

٣٨١٩١٨٣-٧١٨ (١٠)

الوكالة المتحدة للشحن والسياحة

بناية الحضرة - كورنيش المزرعة

بيروت - لبنان

تليفون : ٢١٥٥٧٨ (٠٣) ٩٦١

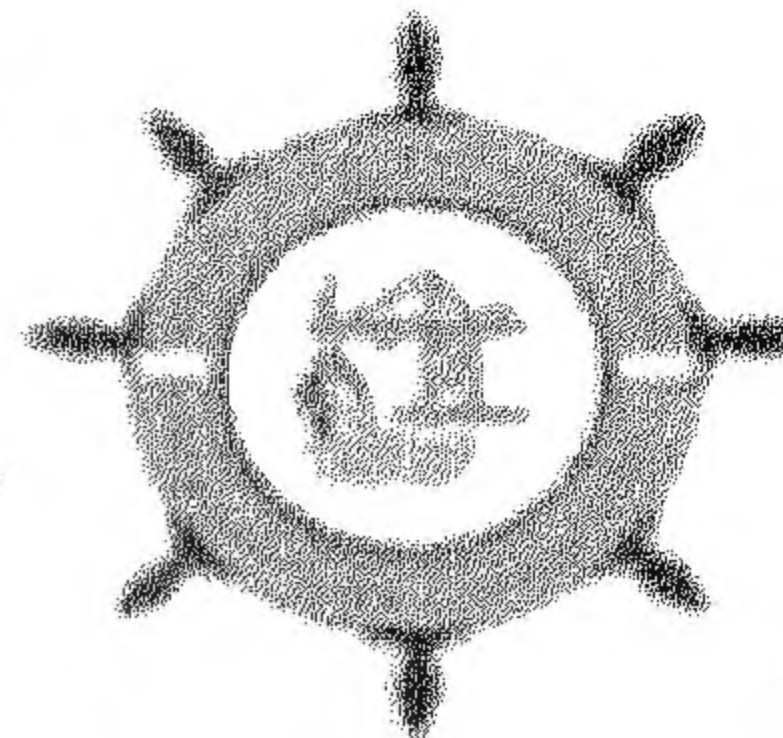
تليفاكس : ٣١١٦٧٩ (٠١) ٩٦١

٣١١٦٨٩ (٠١) ٩٦١

توزع في جميع انحاء العالم

HOLDING COMPANY FOR MARITIME & LAND TRANSPORT

Port Said container & Cargo Handling Co.



Adm.

Galal Yassin
Chairman

Preface :-

According to our development plan, the following objectives have been carried out during 2001/2002:-

- Completion of dredging works to receive vessels of 5th generation.
- Achieving handling volume 554000 TEU during 2000/2001 and 569000 TEU during 2001/2002.
- Handling rate 25 Box /Hour per crane
- Additional new yard area of 110000m² to increase the total storage area to be 435.000 m².

Facts at a glance :-

Container yard	435.000 m ²
Terminal annual capacity	700.000 TEU
LCL store	6000 m ²
Capable of storing contents of	250 TEU
Reefer Receptacles	360 Unit
Maintenance shop	600 TEU/Month
Rail Facility	1 Terminal

COMPUTER SYSTEM :-

Using most advanced techniques to receive & send ship's data under EDI system and exchanging Baplie file, Movins, Codeco and Coarri.

- RDT (Radio Data Terminal) is being used to control terminal operation on-line.

CARGO HANDLING :-

- Bulk storage capacity 55000 Tons.
- Handling rate 8000 Tons/day.
- Two floating stevedoring units with discharging rate 260 T/H each.
- Developing the storage capacity to reach 80000 by adding a new seeds silo with capacity 30000 Ton.

INLAND TERMINAL :-

- Was established in Nov. 14th 1996 on an area of 50000 m² at 10th of Ramadan, one of the biggest industrial cities in Egypt.
- Using highly advanced equipment.
- Terminal capacity 600 TEU general cargo/cars
- LCL store area 2000 m²

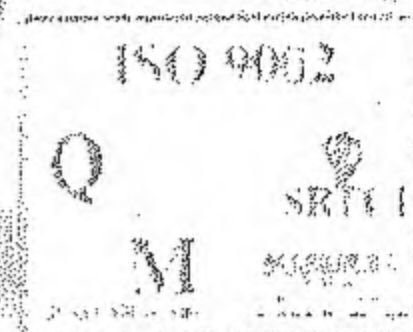
EQUIPMENT :-

- Three 41 Tons ship to shore Gantry Cranes.
- Three 40 Tons Post Panamax Gantry Cranes, out reach length 44.5m capable of handling 16 rows.
- Two 80 & 100 Tons Mobile Harbor Cranes.
- Six Rubber Tyred Gantry Cranes (RTG).
- Twenty-Seven Reach Stackers.
- Forty-Seven Tractors & Semi-Trailers.

SCOPE 2002 /2003

- 7th super post-panamax ship to shore gantry crane in October 2003.
- Six full reach stackers will be added in December 2003
- Eight tractors & semi-trailers in June 2003 .
- 2 YARD CRANES TRANSTAINER (R.T.G) in December 2003

Arabian Gulf Marine Trading Co.



Shipping Agency

LLOYD TRIESTINO
DI NAVIGAZIONE S.P.A.

Cairo

11 Abd El Azim Ashmawy St., Almaxa
Heliopolis - P.O. Box 2787
Zip : 11361
Telfx : 202-4146354 - 2901337
Tlx : 20818 BARDC UN
Mobile : 2012/3130130 - 2012/3455303
e-mail: gfbdr@iec.egnet.net

Alex

11 Hussein Noub St., Elhar Elattene
P.O. Box: 215 El Manshia
Tel. : 203-4973501 / 3
Fax : 203-4971000
E-mail: evergreenaxd-mgt@gbdr-marine.com.eg

Port Said

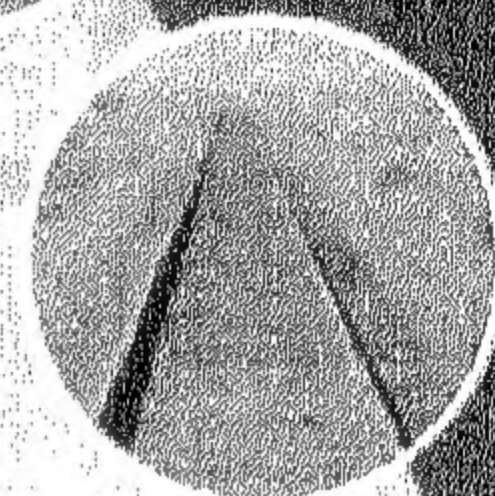
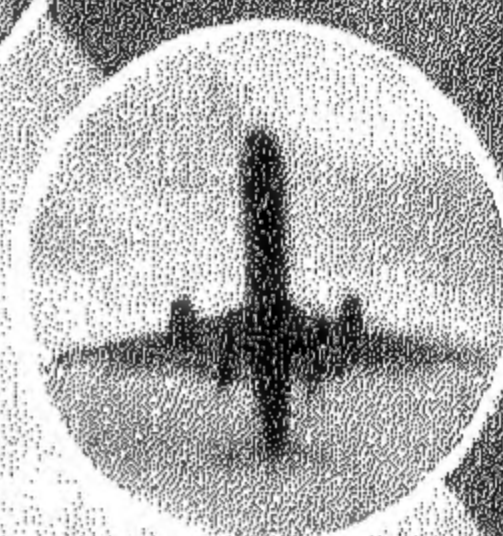
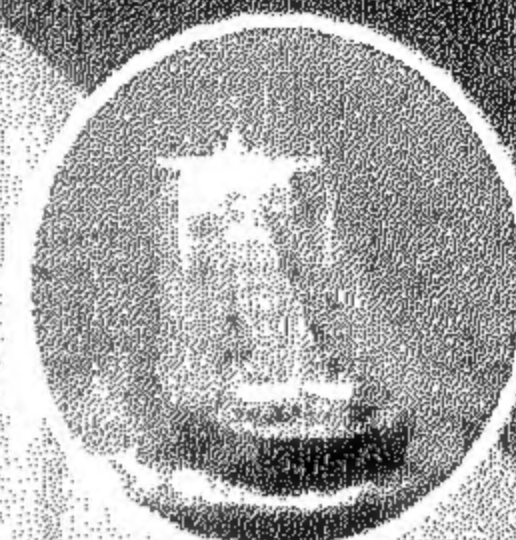
19 El Cabary St., Egypt
P.O. Box 77 - Zip : 42111
Tel. : 2066-350290 - 327736
Fax : 2066-323995 - 233999
Tlx : 63199 GFBDR UN
Mobile : 2012/2116080 - 2012/3445857
E-mail: gfbdr@suezcanal.net

Suez

33 Elshohada st., Egypt
P.O. Box 129 - Zip : 43511
Tel. : 2062-331824 - 338955
Fax : 2026-331824
Tlx : 66031 SUZ UN
Mobile : 2012/3440346
E-mail: egbdrsz@fsuez.com.eg

Royal Maritime

LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS



- Ocean and Air Freight Services
- Consolidation
- Customs Clearance & Documentation with Electronic Data Interchange (EDI)
- Warehousing & Distribution
- Removals
- Fairs & Exhibitions
- Project Logistics
- Inland Transport
- Insurance Door To Door Coverage

- * How did we arrive at Solution for this difficult equation ?
- * How could we have the ability to break the routine?
- * How could the cost of time element becomes zero ?

With us costs reduced . . with us quality is increased.

Electronic Procedures . .

Mechanical Clearance . .

Distinguished Administration.

You can count on us at all times under all circumstances for mechanical customs clearance of your imported and exported cargoes specifically in Sokhna Port and Egyptian Ports in general

Cairo Office : 29 Farid St, Heliopolis, Cairo, Egypt
Tel.: +202-4149944-4184423-4184283 --- Fax: +202-4184428-4148877
Alexandria Office: Bldg. #47 Street #10 Officers Buildings
Mostafa Kamel- Alexandria, Egypt
Tel.: +203-5230450-5454904 --- Fax: +203-5230460
Sokhna Port Office: Sokhna Port Suez, Egypt
Tel.: +2062-710080 --- Fax: +2062-710081
Port Said Office: 21 El Gabarty Street, Port Said, Egypt
Tel.: +2066-352940-352941 --- Fax: +2066-352943

حركة الموانئ المصرية خلال شهر مارس ٢٠٠٣

أجندة إنترناشيونال

الكمية بالآلاف طن

بيان الواردات

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأديبة	سفاجا	ترويع	الإجمالي
بضاعة عامة	٣٣٨.٧٠	١٨٥.٨٠	٨٠.٩٠	٠.٠٠	١١١.٧٢	٣٩.٢٢	٠.٧٩	٤.٧٧	٧٩١.٨٨
صب جال	٢٦٧.٠٠	٣١٨.٢٠	٠.٠٠	٠.٠٠	١١.٦١	٠.٠٠	٥٩.٧٧	٠.٠٠	٧٥٥.٥٧
أتربة وخامات	٣٩.٩٠	٦٤٥.٤٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٥١.٥٢	١٤.٧٥	٨٥.٨٣	٠.٠٠	٨٣٧.٠٠
ذات طبيعة خاصة	٨٦.٢٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٢٢.٧٩	٣٢.٩٤	٠.٠٠	٠.١٠	١٧٠.٠٠
أسمدة وأصلاح	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٤.٠٠	٠.٠٠	٠.١٩	٤.١٩
صب سائل	١١٩.٥٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	١٦.٠٦	٢٩٤.٦٣	٠.٠٠	٠.٠٠	٤٣٠.١٩
إجمالي	٨٥١.٣٠	١١٤٩.٤٠	٨٠.٩٠	٠.٠٠	٣١٢.٩٩	٤٨٥.٥٥	١٤٦.٣٩	٥٠.٠٧	١٩١٣.٨٩
تراخيص	١٧.٨٠	٠.٠٠	١٧٢.٧٩	٠.٠٠	٢٦٤.٤١	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٤٥٥.٠٠
الإجمالي العام	٨٦٩.١٠	١١٤٩.٤٠	٢٥٣.٦٩	٠.٠٠	٥٧٧.٤٠	٤٨٥.٥٥	١٤٦.٣٩	٥٠.٠٧	٢٢٦٨.٢٨

الكمية بالآلاف طن

بيان الصادرات

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأديبة	سفاجا	ترويع	الإجمالي
بضاعة عامة	٢١٥.٧٠	٦٦.٦٠	٥٨.٥٨	٠.٠٠	٦٩.٠٨	٨٢.٢١	٠.٤٧	١٠.٤٨	٥٠٣.١٤
حاصلات زراعية	١.٦٠	٠.٠٠	٥.٥٧	٠.٠٠	١٥.٥٣	٣٠.٨٢	٠.٠٠	٢١.٣٤	٧٤.٨٩
صب جال	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠
أتربة وخامات	٠.٠٠	٠.٠٠	٤.٨٠	٢٧.٢٥	١٩٧.٧٧	٤.٠٠	١٥٧.١٤	٠.٣٣	٤٠١.٢٩
ذات طبيعة خاصة	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٢.١٥	٣.٤٣	٠.٠٠	١.٥٣	٧.١١
أسمدة وأصلاح	١٨.٥٠	٠.٠٠	٢.٢٠	١٠.٦٥	٩٤.٣٠	١٤.٠٣	٠.٠٠	٠.٠٤	١٢٩.٧٧
صب سائل	٤٥٩.٦٠	١٨٩.٥٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٣	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٦٤٩.١٣
إجمالي	٦٩٥.٤٠	٢٥٣.١٠	٦١.١٥	٤٧.٩٠	٣٧٨.٨٥	١٢٤.٠٠	١٥٧.٦١	١٢.٠٧	١٧٧٢.٢٩
تراخيص	١٧.٢٠	٠.٠٠	١٥٢.٢٤	٠.٠٠	٢٧٦.٦٤	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٤٤٦.٠٤
الإجمالي العام	٧١٢.٦٠	٢٥٣.١٠	٢٢٣.٤٨	٤٧.٩٠	٦٥٥.٤٩	١٢٤.٠٠	١٥٧.٦١	١٢.٠٧	٢٢١٨.٣٨

عدد السفن الواردة

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأديبة	سفاجا	ترويع	الإجمالي
بضاعة عامة	٢١٨	٥٠	١٣٦	٠	١٣٣	١٣	٠	٠	٥٥٠
صب جال	٨	١٦	٠	٠	٣	٠	١	٠	٢٨
أتربة وخامات	١١	٧	٢	٠	١١	٣	٣	٠	٣٧
ذات طبيعة خاصة	٢٨	٠	٠	٠	١٥	١٢	٠	٠	٥٥
أسمدة وأصلاح	٠	٠	١	٠	٧	٢	٠	٠	١٠
صب سائل	٢٨	٩	٠	٠	٤	١٩	٠	٠	٦٠
سفن أخرى	٢	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٢
إجمالي	٢٩٥	٨٢	١٣٨	٠	١٧٣	٤٨	٤	٠	٧٤٢
ركاب	٣	٠	٢	٠	٠	٢١	٥٠	٩٥	١٧١
أخرى	١٦	٠	٢٦	٠	٠	٣٣	٠	٠	٧٥
إجمالي عام	٣١٤	٨٢	١٦٦	٠	١٧٣	١٠٢	٥٤	٩٥	١٠٨٨

بيان بحركة الركاب (قادمون - مغادرون) المترددة على الموانئ

البيان	الأسكندرية	بورسعيد	السويس	سفاجا	ترويع	الغردقة	شرم الشيخ	الإجمالي
قادمون	١٩٠٥	٢١٣١	١٦٧٢٨	٢٦٠٥٢	١٤٦٩٨	٥٦٨١	٣٩١٤	٧١١٠٩
مغادرون	١٩٥٨	٢٤١٢	٢٥٧٨	٢٢٢٥٣	١١٨٢٣	٤٢٢٢	٣٢٤٩	٤٨٤٩٥
الإجمالي	٣٨٦٣	٤٥٤٣	١٩٣٠٦	٤٨٣٠٥	٢٦٥٢١	٩٩٠٣	٧١٦٣	١١٩٦٠٤

* تعقد قمة الدول الصناعية الثماني الكبرى في مدينة "إيفيان" الفرنسية في الفترة من ١ إلى ٣ يونيو الجاري وتجمع القمة لأول مرة الرئيسان الأمريكي جورج بوش والفرنسي جاك شيراك الذي وجه الدعوة للرئيس حسني مبارك للمشاركة في هذه القمة.

* ينظم مجلس مصممي الموضة الأمريكيين في ٢ يونيو الجاري احتفالية كبيرة بمكتبة نيويورك العامة بنيويورك لتوزيع الجوائز لعام ٢٠٠٣.

* يعقد الاجتماع الوزاري للدول المصدرة للبترول يوم ١٣ يونيو الجاري بالعاصمة القطرية الدوحة، وقد دعت منظمة الدول المصدرة للبترول "أوبك" لأول مرة سبع دول منتجة للنفط غير الأعضاء للاشتراك في هذا الاجتماع بغرض الاتفاق على تخفيض الإنتاج للتحيلولة دون هبوط أسعار النفط.

* يقام المعرض الدولي الخامس "إجريا ٢٠٠٣" لإدارة وإنتاج الدواجن والحيوانات في الفترة من ١٢ إلى ١٤ يونيو الجاري بمركز القاهرة الدولي للمؤتمرات تحت رعاية الدكتور يوسف والي نائب رئيس مجلس الوزراء ووزير الزراعة واستصلاح الأراضي، ويشترك في المعرض ٤٣٠ شركة لنقل التكنولوجيا العالمية إلى منطقة الشرق الأوسط.

* يزور مصر في الفترة من ١٢ إلى ١٧ يونيو الجاري وفد من رؤساء وممثلي كبريات الشركات الكورية برئاسة جاو شول كيم رئيس المؤسسة الكورية للتجارة الدولية (كيبا) وذلك بهدف الوقوف على فرص الاستثمار المشترك في السوق المصرية.

* تقام الدورة السابعة لبطولة العالم للرالي FIA لعام ٢٠٠٣ بقرص في الفترة من ١٩ إلى ٢٢ يونيو الجاري، وقد دعا منظمو السباق ثلاثة من الفائزين ببطولة رالي الشرق الأوسط للمشاركة في هذا السباق.

* تنظم الولايات المتحدة مؤتمر وزراء الزراعة بالدول النامية الذي يعقد في سكرامنت عاصمة كاليفورنيا خلال شهر يونيو الجاري، ويشاهد أعضاء المؤتمر الذين يمثلون ٧٥ دولة و١٢٥ وفداً مرافقاً معرض تكنولوجيا الزراعة الذي يقام على هامش المؤتمر.

* تعقد اجتماعات الدورة الثالثة للجنة التجارية المصرية السيرلانكية المشتركة بالعاصمة كولومبو في شهر يونيو الجاري برئاسة الدكتور يوسف بطرس غالي وزير التجارة الخارجية المصري وراخي كاروناناياك وزير التجارة وشئون المستهلكين السيرلانكي حيث سيتم حسم موضوع إقامة منطقة تجارة حرة بين البلدين.

* يعقد في العاصمة السورية دمشق يومي ٢٨ و ٢٩ يونيو الجاري الاجتماع الأول للمجلس الاستشاري الاقليمي الذي أنشأته منظمة الصحة العالمية لاتخاذ الإجراءات الفنية اللازمة للقضاء على مرض شلل الأطفال في منطقة الشرق الأوسط لعامي ٢٠٠٣/٢٠٠٤.

* تقوم الغرفة التجارية المصرية البريطانية اشتراكاً مع مكتب ترويج الاستثمار بلندن بتنظيم مؤتمر عن الاستثمار في مصر في أواخر شهر يونيو الجاري، حيث سيتم التركيز في المؤتمر على أولويات مصر في الاستثمار والمتتمثلة في الصناعات الزراعية والغذائية والمنسوجات وتكنولوجيا المعلومات والصناعات الدوائية والبتوك والتمويل.

بيان بعدد الحاويات المتداولة

حماية مكافئة ٢٠ قدم

البيان	تاريخ	صادر	جملة	وارد	صادر	جملة	وارد	إجمالي عام
الأسكندرية	٢٨٢.٠٨	٢١٧٦٨	٤٩٩٧٩	٩٢٨	١٥٢٣	٢٤٦١	٥٢٤٣٧	٥٢٤٣٧
بورسعيد	٣٨١٧	٧٢٨٧	١١١٨٤	١٩٥٣٦	١٥١٧٨	٣٤٧١٤	٤٥٨٩٨	٤٥٨٩٨
السويس	٢٤٢١	٧٠٤٣	٩٤٦٤	٣٣.٤٥	٢٩١.٠٣	٦٢١٤٨	٦٦٩١٢	٦٦٩١٢
أخرى	٢٢٠	٢١٦	٤٣٦	٠	٠	٠	٤٣٦	٤٣٦
إجمالي عام	٢٤٧٤٦	٣٩٣١٤	٧١.٦٠	٥٢٥.٠٩	٤٥٨٩٤	٩٩٣٢٢	١٧٠.٣٨٢	١٧٠.٣٨٢



وزارة النقل
قطاع النقل البحري
بنك معلومات النقل البحري المصري
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١ - ٤٨٦٩٨٣٦
فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

الخيانة الدولية

أن الإدارة الأمريكية الحالية أن تقدم للعالم عملاً واحداً لعله يكون بمثابة تكفير عن القائمة الطويلة من الأفعال الدموية والمواقف المشينة التي تلاقى إستمجان العالم أجمع منذ وصول روجر تشوسينج الصغير إلى سدة الحكم في الولايات المتحدة والذي لم تتورع إدارته عن الخروج على الإجماع الدولي بكل صلف وإصرار. فقد قامت هذه الإدارة بالانسحاب من بروتوكول محاربة الإخفاش الحراري العالمي. ورفضت إنشاء المحكمة الجنائية الدولية. وأوقفت المحادثات بشأن قواعد عمليات التفتيش عن الأسلحة البيولوجية. وضربت عرض الحائط بمعاهد الصواريخ المضادة للأسلحة الباليستية. ولم تؤيد معاهدة حظر التجارب النووية. وهكذا فإن هذه التوجهات تضعها في مقدمة الإدارات الأمريكية المخالفة للإجماع الدولي والإرادة الدولية عن جدارة وإستحقاق. ورغم ذلك السلوك السياسي إلا أن الإدارة الأمريكية التي تعاني من حالة انفصام سياسي حاد. نصبت نفسها حامى حصى الإدارة الدولية التي تغتصبها هي نفسها يوماً بعد يوم. وتطوعها بصورة لم يسبق لها مثيل لخدمة الأهداف الأمريكية. وفي منحنى تتجاوز العلاقات الدولية لتصل إلى مدى أقل ما يوصف بأنه حالة متطرفة من البلطجة السياسية والدولية.



بقلم الدكتور
أيمن النحراوى

يحدث باعتراف هانز بليكس والبرادعي في تقريرهما المرفوع إلى مجلس الأمن، وثانيهما الإستناد إلى المادة ٥١ من ميثاق الأمم المتحدة والتي تنص على حق كل دولة في الدفاع الشرعى عن النفس، وتجاهلت الدولتان على طريقة لا تقريرا الصلاة أن حق الدفاع الشرعى مشروط بتعرض هذه الدولة فعلياً لهجوم عسكري عليها.

وعليه فالسند القانونى للحرب على العراق غير موجود والحرب الحالية تفتقد تماماً لأى شرعية سياسية وقانونية تبررها وبذلك فهي عدوان غاشم وغزو واعتداء على كيان دولة مستقلة ذات سيادة، لكن المختص لم يعد فى حاجة إلى ورقة التوت لستر جريمته الشائنة فى العراق، وأصبح كبار موظفى الإدارة الأمريكية والحكومة البريطانية يعلنون دون خجل ولا مواربة وبجرأة يحسدون عليها، أنهم يحاربون لإسقاط نظام الرئيس صدام حسين وأنهم يحاربون للسيطرة على آبار النفط وأنهم يحاربون لتغيير خريطة المنطقة، وأنهم سيحاربون حتى يعلن العراق إستسلامه دون قيد أو شرط.

هناك فى أروقة الأمم المتحدة وبرغم كل مظاهر الحرب العدوانية، فإن سيادة الأمين العام للأمم المتحدة لم يكن أبداً أميناً فى تعاطيه مع تلك الأحداث الجسيمة، بالأصالة عن نفسه لم يشجب العدوان أو يدينه، وفى سابقة خطيرة لم يناقش أو يدع مجلس الأمن للانعقاد لتقرير حالة العدوان على الشعب العراقى التى كان هو أحد المهيشين لها بسحب المفتشين من بغداد بحجة الحفاظ على سلامتهم وهى كلمة حق يراى بها باطل، واستخدم سيادة الأمين العام

الدول الضعيفة ثمنه من مقدراتها على كافة المستويات والأصعدة.

العدوان الأمريكى البريطانى على العراق مثل ذروة التدهور فى وضع الأمم المتحدة التى ينص ميثاقها على عدم لجوء الدول إلى الحرب إلا فى وضع الأمم المتحدة التى ينص ميثاقها على عدم لجوء الدول إلى الحرب إلا فى حالتين استثنائيتين محددتين بدقة، الحالة الأولى هى حالة الدفاع الشرعى ضد عدوان واقع على الدولة وبالشروط التى صاغتها المادة ٥١ من الميثاق، والحالة الثانية عند توقيع جزاءات يقررها مجلس الأمن ضد دولة تكون قد خالفت أحكام القانون الدولى، وكلتا الحالتين غير منطبقتين على العراق، فالقرار ١٤٤١ الصادر عن المجلس لم يتضمن استخداماً تلقائياً للقوة أو تدابير مشابهة أو التهديد بها، وحتى اللحظة الأخيرة كانت تقارير لجان التفتيش على الأسلحة النووية والكيميائية تفيد بتعاون العراق وحدث تقدم إيجابى فى عمليات التفتيش، لكن الأمر بالنسبة للولايات المتحدة وبريطانيا كان يسير وفق منحى آخر من منطلق تخطيطها للقيام بالعدوان تحقيقاً لأهدافها السياسية والاقتصادية. وعندما تبينت الولايات المتحدة وبريطانيا عدم إمكانية تمرير قرار يكسب العدوان شرعية قانونية ودولية، قررت الدولتان تجاهل المنظمة الدولية برمتها وضرب عرض الحائط بقواعد القانون الدولى وشن الحرب العدوانية على العراق محاولة تبريرها بالتحرك على محورين أولهما الإدعاء بأن القرار ١٤٤١ يتضمن استخدام القوة فى حالة عدم انصياع العراق للقرارات الصادرة عن مجلس الأمن وهو ما لم

قرارات توفيقية مائعة تخلق الإلتباس وتحتل التأويل، قرارات دولية تضع مقدرات دول وشعوب تحت أنياب القوى الكبرى فى ظل مسميات الوصاية والحماية والإنتداب، ونوع آخر من القرارات الدولية يسلب الدول أسلحتها المشروعة للدفاع عن النفس تحت مسميات براءة مثل نزع أسلحة الدمار الشامل، ويكاد المتتبع لتاريخ تلك المنظمة أن يجزم إلى أى مدى تعرضت الدول العربية للتدليس والغبن بصورة فادحة لم تتعرض لمثيلتها دول أو مجموعة دول عبر تاريخ علاقاتها بالأمم المتحدة.

لقد إعتبر البعض الأمم المتحدة يوماً ما حصناً للسلام والأمن الدوليين وملاذ الدول الضعيفة فى عالم جوهر العلاقات الدولية فية إنها علاقات قوة بين دول متصارعة بضراوة لتحقيق مصالحها، وسرعان ما أثبتت وقائع السياسة الدولية لهؤلاء المثاليين أن ذلك الحصن الذى إتمسوا فيه الحماية من أعاصير السياسة الدولية لم يكن لهم، بل كان حصناً للدفاع عن مصالح القوى الدولية الفاعلة التى إنتصرت فى الحرب العالمية الثانية، والتى قامت بصياغة هيكل المنظمة الدولية ومنظمتها وميثاقها بما يضمن تحقيق والحفاظ على مصالحها، وليس أدل على ذلك من تأمل قدس أقداس الأمم المتحدة المتمثل فى مجلس الأمن وتشكيله وإختصاصاته وآلية العمل وإتخاذ القرار من خلاله والتى إنعكست فى محرماته لدوره المنوط به فى ممارسه شل فاعليتها حق الإعتراض الذى تتمتع به الدول الخمس دائمة العضوية بالمجلس، والذي أسفر إستخدامه طوال العقود السابقة عن أداء مشوه وقاصر عادة ما دفعت

وأتصور أن يكون ذلك العمل الطيب هو إطلاق رصاصة الرحمة على هيئة الأمم المتحدة، وهو عمل محبب بلا شك إلى قلب الكاوبوى الأمريكى الذى يعتبر إطلاق الرصاص على الآخرين رياضته المفضلة، ولا بأس من السعى لإصدار شهادة وفاة المنظمة الدولية والقيام بإجراءات ومراسم نقلها إلى مزارها الأخير، مع إعداد قبر مناسب يحمل إسم منظمة الأمم التى لم تتحد أبداً طوال تاريخها الممتد لقراءة الستين عام.

ولا أعتقد أن أى مواطن عربى شريف سوف يكون متواجداً فى القدس الخاص بالفقيدة التى لن يفترقها أحد سوى هؤلاء الذين إستخدموها كأداة وجعلوها معبراً لتمرير قرارات تخدم مصالحهم وتواروا خلف ستارها لتحقيق أغراضهم، تلك المصالح التى كانت عادة على حساب المصالح العربية وإنتقاصاً منها بدعى أن تلك هى الإرادة الدولية.. وهكذا تم تقسيم فلسطين بقرار صادر عن الأمم المتحدة، والإعتراف بدولة إسرائيل وقبولها عضواً فاعلاً بقرار بمائل، والتغطية على إحتلال الأراضى وإنتهاك الحقوق العربية بإصدار

كل قدراته وسلطاته ومهاراته الدبلوماسية ليتحدث عن المسؤولية الإنسانية عن ضحايا الحرب والجرحى واللاجئين، وعندما اجتمع مجلس الأمن بعد إسبوع كامل من بداية العدوان كان الاجتماع يستهدف مناقشة الأحداث الراهنة دون إتخاذ قرار يدين العدوان والمعتدين.

إن خطورة الدور الراهن للأمم المتحدة تكمن في تحولها إلى أداة شرعية بالغة الخطورة في أيدي القوى الكبرى المهيمنة فعلياً على مقدرات العالم السياسية والاقتصادية والتي تسعى بضراوة لتحقيق مصالحها، وحتى هذه القوى أصبحت في مراكز سياسية غير متكافئة بعد تفكك الاتحاد السوفيتي وتحول روسيا الاتحادية إلى دولة تعتمد المساعدات الخارجية والقروض لتسيير عجلاتها الاقتصادية مما يجعلها أكثر عرضة للتأثر بالضغط السياسي للقوى الأخرى وانعكس ذلك في تدهور مركزها السياسي الدولي وتردد وميوعة مواقفها السياسية من القضايا الدولية، مقارنة بما كان عليه الوضع إبان ثنائية القوى القطبية، أما الصين التي تنتهج سياسة التنمية الصامتة الحثيثة فهي تؤثر السلامة والعافية في علاقاتها الدولية ولا سيما مع الولايات المتحدة التي تعتبر أكبر أسواقها التجارية فضلاً عن تمتعها بوضع الدولة الأولى بالرعاية وهو امتياز يصعب عليها فقدانه أو التضحية به على مذهب أي مواجهة مع الولايات المتحدة، وهكذا يتضح أن القوتين الكبيرتين خارج العالم الغربي هما بالفعل حكومتين بقيود اقتصادية تكاد تكبل حركتها السياسية ومراقفها وتحركاتها على الساحة الدولية إلى حد كبير، وهو ما يعبر عنه تتبع ورصد قراراتها بالتصويت على القرارات المطروحة للاقتراع عليها في مجلس الأمن والتي أخذت طريقاً يتجنب قدر الإمكان مواجهة القوى الغربية بالتعبير عن عدم الموافقة أو التحفظ بالامتناع عن التصويت. وهو ما ظهر جلياً طوال الفترة من حرب الخليج الثانية وإلى اليوم فيما يتعلق بالقرارات المتخذة بشأن العراق.

إن التاريخ المبرر لعلاقة مجلس الأمن الدولي بالعراق يشير إلى المدى الذي استغلته فيه الولايات المتحدة معطيات الوضع الدولي ووظفت مجلس الأمن لاتخاذ قرارات تخدم أهدافها ومصالحها في العراق، فمنذ عام ١٩٩١ أصدر مجلس الأمن ما

يزيد عن ١٦ قرار بشأن العراق جميعها صدرت وفق الفصل السابع من الميثاق الذي يتضمن اللجوء إلى القوة لتنفيذ تلك القرارات، فرضت هذه القرارات لجان للتفتيش عن أسلحة التدمير الشامل ظلت تجوب العراق لمدة ١٢ عام تمسح وتسجل وترصد كل شيء على أيدي أعضائها الذين تضمنوا عشرات العملاء والجواسيس التابعين للموساد والمخابرات المركزية الأمريكية باعترافهم أنفسهم وفي مقدمتهم سكوت ريتز الذي أقر بكل الأنشطة التجسسية للجان التفتيش في عهد رالف إيكويس وريتشارد باتلر.

أيضاً تضمنت هذه القرارات حصاراً اقتصادياً لم يسبق له مثيل في التاريخ، بأن توضع دولة تحت الحصار لمدة ١٢ عام متصلة وإقامة نظام صارم للرقابة على أصناف السلع الصادرة والواردة للعراق بصورة تعسفية حرمت جلياً بكامله من المواد الغذائية والطبية والتعليمية الأساسية، فقتل صبراً نصف مليون طفل عراقي من الجوع والمرض وانهارت مستويات المعيشة والتعليم لجيل بكامله من أطفال العراق الذين تحولوا إلى أشباح هائمة ذابلة الوجوه منكسرة النفس، والفضل للقرارات الدولية، التي وضعت دولة بحجم وثروة العراق تحت وصاية مجلس الأمن بمسمى النفط مقابل الغذاء والحق أنه كان برنامجاً دولياً للسرقة الشرعية، فقد تم تخصيص ٣٥٪ من عائدات البرنامج للنفقات الإدارية وتعيين وتوظيف مئات الخبراء الدوليين برواتب باهظة، وتعسف الموظفون الأمريكيون والبريطانيون في الرقابة بمنع إقرار عشرات السلع الضرورية للشعب العراقي بحجة إمكانية دخولها في مجال الصناعات العسكرية، وتمت ترسية نسبة كبرى من عقود الشراء والتوريد على الشركات الأوروبية والأمريكية بأسعار باهظة تفوق الأسعار السوقية في إستغلال صارخ للبرنامج حرم العراقيين من تحقيق إستفادة حقيقية منه ومن ٤٣ مليار دولار هي عائدات البرنامج لم يحصل العراق سوى ١٣ مليار دولار، والآن تحاول الولايات المتحدة في ظل عدوانها الأثيم تقرير قرار عبر مجلس الأمن يتيح لها إدارة البرنامج بحجة توجيهه للمساعدات الإنسانية في محاولة لإضفاء الشرعية على عدوانها. وهكذا وبدلاً من أن تكون الأمم المتحدة حجر الزاوية في تنظيم الجماعة الدولية

فإنها أصبحت معبراً وستاراً لمصالح القوى الكبرى، ولا شك أن موقف الأمين العام للأمم المتحدة يشير إستياء عالمياً واسعاً على مختلف المستويات، فهو يسعى لأن يكون محايداً في غير موضع الحياء، ويتصرف بتخاذل مؤسف تجاه الأحداث الراهنة، وهو تخاذل يرقى إلى درجة التواطؤ، وليس أدل عليه من إصداره قراره المخزي لمفتشي الأسلحة بإيقاف عملهم وسحبهم من العراق عشية العدوان بحجة الحفاظ على سلامتهم، وهي كلمة حق يراد بها باطل، إذ أتاح ذلك فعلياً الفرصة للعدوان الأمريكي، وكأن الأوامر قد صدرت إليه من واشنطن بذلك.

وللأسف فإن هذا سلوك مفهوم من رجل يحاول الحفاظ على منصبه الدولي المرموق وامتيازاته المالية والأدبية، ولما كان يعرف بخبرته الطويلة موضع الثقل الدولي، ومركز القوة المهيمن على مجريات الأمور، وتجربة سلفه الأمين العام السابق الدكتور بطرس غالي مع الإدارة الأمريكية، فقد أخذ يتصرف وكأنه أحد موظفي الإدارة الأمريكية.

هذه لحظة الحقيقة لكل من توهم أو اعتقد للحظة واحدة أن الأمم المتحدة يمكن أن تمثل ملاذاً آمناً للدول الضعيفة، وأنها كفيلة بتحقيق السلم والأمن الدوليين للدول الموقعة على ميثاقها، إن دولاً في حجم الهند أو اليابان أو ألمانيا أو البرازيل أو اندونيسيا لا تتمتع بما تتمتع به الدول الخمس دائمة العضوية في أحد أهم كيانات المنظمة الدولية وهو مجلس الأمن، ولا يحق الإعتراض على القرارات الصادرة عنه، والوضع الراهن لمجلس الأمن واختصاصاته وسلطاته يضع الدول المختلفة خارج النادى الأمريكى في خطر داهم حال تعارض مصالحها مع مصالح تلك القوى.

ها هي فرنسا التي عارضت استخدام القوة ضد العراق طوال الفترة السابقة، وعوقت صدور قرار عن مجلس الأمن يتضمن استخدام القوة، تتحدث اليوم عن العراق ما بعد صدام حسين، برغم المقاومة العراقية الباسلة وبرغم أن الحكومة العراقية ما تزال تبشّر مهامها ومسئولياتها، وبرغم أن بغداد لم تسقط بعد، إلا أن فرنسا اليوم وبحديثها هذا قد تحولت إلى السباحة في اتجاه التيار الأمريكى، وباتت تتطلع لنصيبها في الكعكة العراقية الدسمة التي توشك فرنسا أن تحرم

من تذوقها، وهكذا ففي سبيل المصالح الاقتصادية وفي ظل سياسة الأمر الواقع سلمت فرنسا بوقائع ونتائج عدوان طالما عارضته طويلاً، إدراكاً منها أن ميزان القوة غير المتكافئ بين الولايات المتحدة وبريطانيا من جهة وبين العراق من جهة أخرى سوف يحسم لصالح الطرف الأول على حساب الطرف الثاني الذي تخلى عنه الجميع في لحظة تاريخية حاسمة سوف يدفع ثمنها كل الذين تخاذلوا عن نصره العراق في موقفه العصيب.

أيها العرب أيها المسلمين لنصارع أنفسنا ونعترف أن شريعة الغاب هي الشريعة السائدة قانونها القوة ولا شيء سواها، لم يعصم كوريا الشمالية من البطش الأمريكى سوى ما بنته بسواعدها من قوة وعناد فرضت على الولايات المتحدة أن تتحدث إليها باحترام الند للند، اليوم تذكرت قول ذو الفقار على بوتو في باكستان قبل أكثر من ثلاثين عام: «سوف تصنع باكستان القنبلة الذرية حتى لو اضطررنا لأكل العشب لتحقيق ذلك»، والآن أيها العرب هل ذهبت السكره وجاءت الفكرة، دعونا نتساءل ولا نستبعد أى من هذه التساؤلات، من الذى سيمنع إسرائيل من إجراء عملية تهجير جماعى للفلسطينيين من أراضيهم ما الذى سيمنع الولايات المتحدة غداً من قصف دمشق بعد أن تنتهى من بغداد، ماذا سيمنع إسرائيل من إحتلال سيناء وقد ضمنت الولايات المتحدة تفوق إسرائيل الاستراتيجى والعسكرى على العرب مجتمعين، ماذا سيمنع إحدى المقاتلات الأمريكية من قصف الكعبة المشرفة كما نادى بذلك أحد المتعصبين الأمريكين بعد ١١ سبتمبر؟!

إنها الغابة الدولية التي تستأسد فيها الولايات المتحدة على ما عداها، الغابة الدولية التي تقوم فيها إسرائيل بدور الثعلب اللثيم وبريطانيا بدور الضبع الكريه، بينما يكاد العرب يستحوذون عن جدارة واستحقاق بدور الجرذ الذى لا يابه به أحد ويحتقره الجميع في الوقت الذى يوسعونه فيه صفعاً وركلاً وسباباً، فإذا لم تشأ إرادة الله أن نكون أسود الغابة فهل قضت علينا نحن العرب بأن نكون جردانها ...

هذا بإذن الله لن يكون.

أهمية إدارة الموارد البشرية لطاقتهم محشي السفينة ولاتخاذ القرارات الصحيحة



الجزء الأول

الريان / أحمد حنفي
محاضر أول - قسم السلامة البحرية - كلية النقل البحري والتكنولوجيا
الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

* تجنب الحوادث يتطلب تبني مواقف صحيحة.

الحوادث والعامل البشري، يتحدث كل شخص عنها وليست هي بالأخبار الجديدة في تلك الأيام . ماذا أمكن تحقيق منذ بدأ العامل البشري في الظهور في صدر قائمة الحوادث؟ هل تم إيجاد الحلول، وهل هناك من حل أم هل لدينا شيء ما من الممكن تقبله ونعايشه بنفس القدر حتى ولو كان ذلك في المستقبل؟ إن الحلول في طريقها للتطور وليس أقل من القواعد الدولية للسلامة ISM code والإتفاقيات الدولية لمستويات التدريب والشهادات وأعمال المناوبة STCW-95 إلا أن التغبر في وجهة النظر لازالت غائبة عنا.

فالحوادث والكوارث البحرية تتوالى بالرغم من تطبيق القواعد ISM Code في النصف الثاني من عام ١٩٩٨ وهنا يجب أن نتوقف عند ثلاث كوارث بحرية حدثت أخيراً وبعد تطبيق القواعد والتي أثارت المجتمع الدولي نتيجة لأخطاء بشرية فادحة، ولم تحول القواعد دون حدوثها وهي غرق ناقلة البترول ERIKA بعد انشطارها إلى نصفين في خليج البسكاي في عام ١٩٩٩ وجنوح ناقلة الصب New CARISSA وانشطارها إلى نصفين أيضاً في نفس العام وتصادم سفينة الركاب Cruise ship: Norwegian Dream مع سفينة الحاويات Ever Decent في Dover Strait في عام ٢٠٠٠.

إذن يجب أن نتساءل: هل نحن في حاجة هنا إلى تشريع جديد أو قاعدة جديدة بعد كل حادثة أو كارثة؟ وأيضاً التساؤل: ماذا يعني وجود منظومة جودة أو تأكيد جودة في غياب جودة البشر أي العاملين في البحر والمشغلين للسفن؟ أن نحن في حاجة إلى مراجعة الإطار العام للقواعد الحالية وهل يرجع هذا إلى أن سياسة التطبيق ليست فعالة، أم نحن في حاجة إلى تطوير ثقافتنا في المجال عامة.

نظام إدارة السلامة:

Safety Management System

إن واحدة من دعائم نظام فعال لإدارة السلامة (SMS) هي التدريبات على إدارة الموارد البشرية لطاقتهم محشي السفينة أو ما يعرف به Crew/Bridge Resource Management (BRM) source Management وينفصل هذا المصطلح أكثر من إدارة موارد المشي أي Bridge Resource Management (BRM) source Management لأن المعلومات وتطبيقها تمتد إلى ما بعد محشي السفينة وصولاً إلى الطاقم ورجوعاً إلى غرفة العمليات بالسفينة إلا وهي محشي السفينة فهذا ما يعرف بالعمل والتفاهم المشترك.

وهذا الفكر مفهوم تماماً في مجال الطيران حيث التدريب على إدارة الموارد البشرية لطاقم المشي (CRM) إجباري لكل أفراد السطح وفي صناعة النقل البحري فإن المجهودات التي تبذل لتحقيق إدارة سلامة (وبالتحديد إدارة الموارد البشرية)، تتجلى، لا بد لها ولكي تبدأ من القمة وتمتد إلى كل أوجه العمل. ولهذا السبب، تعمل الشركات إلى التأكيد القصوى من التدريب على إدارة الموارد البشرية لطاقم السفينة بأحد مديري السفينة بالدورة مع الريان وكبار المهنيين وبهذا تسقط الحواجز

يمكن للملاك أن يعطوا أنفسهم فرصة أفضل لتحقيق تلك الأهداف؟ وكيف يمكنهم ذلك بدون تكلفة كبيرة؟

* حادثة جنوح السفينة بولدين BALDUIN

في أواخر شهر أكتوبر عام ١٩٩٨، بعد الظهر، غادرت السفينة بولدين ميناء أسلو Oslo إلى ميناء Fredrikstad في رحلة لحوالي ٥ ساعات في خليج أسلو فيبورد (النرويج). وبعد مغادرة الريان تاركاً المرشد والضابط الثاني في المشي لتكملة الإبحار وطلب من الضابط الثاني إسماعله قبل الوصول إلى الشمندورة (العرومة الملاحية) Videgrunnen بعشرين دقيقة. وأبحرت السفينة بصورة طبيعية وقد ثبت من التحقيقات أن الضابط الثاني والمرشد لم يتحدث سوياً. ومن المحتمل أن يكون قد حدث سوء فهم بسيط عندما التقى الضابط والمرشد بالمشي وقبل الإبحار. وعند المرور بالشمندورة Struten الساعة ١٩٢٨ كتب الضابط الثاني التوقيت في دفتر أحوال السفينة السفينة كانت تسبح بسرعة قصوى للأمام، ١٧ عقدة وفي الساعة ١٩٥٥ إستدعى الضابط الثاني الريان كما أمره سابقاً. وكانت السفينة مبحرة بواسطة المسير الأوتوماتيكي Autopilot، خط السير كان يغيره المرشد والذي لم يعلم الضابط الثاني بذلك. ولسبب أو آخر لم يخبر المرشد الضابط الثاني أن السفينة قد مرت بالفنار Trestenerne والذي يجب عنده تغيير خط السير إلى ٩٠ درجة في اتجاه Fredrikstad والسفينة تسبح بدون تغيير لخط السير.

الساعة ٢٠٠٥ صعد الريان إلى المشي ولم ينطق بكلمة مع الضابط الثاني الذي لم يعرفه بموقع السفينة. وفصل الريان المسير الأوتوماتيكي وأمر المراقب (الناظر) Lookout بإمساك الدرماسان، الفنار KI ingara كان يرى يسار المقدمة. في تلك الأثناء لم يشغل الضابط الثاني بلاحة السفينة بعد صعود الريان إلى المشي ولكن كان منهمكاً في أعمال أخرى.

بعد ذلك إدعى المرشد بأنه لم يكن متأكداً من موقع السفينة وإنه لم يقل شيئاً لأحد بشأن ذلك. وعند ذلك طلب الريان من المرشد تحديد موقع الفنار Trestenerne في يسار المقدمة.

وتغير خط السير في الساعة ٢٠١٨، ٩٠ درجة عندما دارت السفينة BALDUIN حول الفنار Klovningarna. عند ذلك قال الدوماني، والذي كان يسكن في مدينة Stromstad وفي إليه إحساس غريب بعدم التألف مع هذا الموقف وسأل الرجلين أمامه ألا يوجد النورين الأحمرين في جهة الأمام إلى Stromstad؟ ولم يجبه أحد.

وفي الساعة ٢٠٢٣ اصطدمت السفينة BALDUIN بقاع البحر بسرعة قصوى للأمام في صخور Svartskaren مسبباً خسائر فادحة للسفينة.

ويعتبر جنوح BALDUIN إحدى الأمثلة الصارخة للحوادث بسبب المستوى الهابط جداً في عدم التأكد في تجنب وعدم الوعي الكافي بالمواقف بسبب نقص المعلومات والاتصالات والتجارب وتلك العوامل كلها تندرج تحت بند نقص في إدارة الموارد البشرية لطاقم المشي أو Lack of proper crew / Bridge Resource Management

تتمهيد

شهد مطلع القرن العشرين حادثة مروعة هي حادثة سفينة الركاب تيتانيك "Titanik" التي راح ضحيتها وفقاً للتقديرات ما يقرب من ١٤٠٠ أغريق ممن كانوا على متنها. وعلى الرغم مما تلى ذلك من التقدم التكنولوجي المذهل وتطور صناعة بناء السفن وإرتقاء نظم الاتصالات والإستغاثة عبر الأقمار الصناعية وخاصة خلال السنوات العشر الأخيرة إلا أن ذلك لم يحل دون وقوع عدد من الحوادث والكوارث البحرية التي تسببت في فقد المستلزمات والأرواح وعلى الرغم من تنامي إصدار التشريعات وإبرام الإتفاقيات خلال الأعوام الثمانين اللاحقة لفقر السفينة تيتانيك، إلا أن إستعراضاً بسيطاً لإحصاء الحوادث البحرية يظهر في وضوح شديد النمو المظرد لتلك الحوادث ولقد كان لبعض من تلك الحوادث آثار بالغة على المجتمع الدولي مما أدى إلى صدور العديد من النشرات الدولية والخاصة بسلامة وحماية البيئة البحرية من التلوث.

وأظهر التحليل الإحصائي للحوادث البحرية أن حوالي ٨٠٪ من أسباب هذه الحوادث تكون بفعل التصرفات غير السليمة أو الأداء غير الفعال للعاملين على ظهر السفينة (٢٠٪ من الحوادث بالبحر تقع نتيجة لأسباب أخرى) وذلك طبقاً للإحصائيات الصادرة من المنظمة الدولية وترجع مسببات الأخطاء البشرية إلى شريحة واسعة من الأسباب تأتي على رأسها أخطاء الضباط البحريين وأخطاء طاقم السفينة وأخطاء المرشد. ومن المتعارف عليه إنه يمكن تقسيم مسببات الحوادث البحرية إلى قسمين هما أخطاء غير مباشرة وهي الأخطاء التي لا تظهر النتيجة السلبية لها لحظياً ولكن تؤدي إلى عواقب في فترات لاحقة قد تقصر أو تطول ويكاد يستحيل أحياناً الربط بين الخطأ والنتيجة المخفية والتي لا يتم إكتشافها عادة إلا بعد مرور وقت طويل، وهي الأخطاء التي عادة ما تكشف عندما تكون مشتركة مع عناصر أخرى. أما الأخطاء المباشرة فهي ذات تأثير مباشر لحظي ويمكن تقسيمها إلى ثلاث فئات هي أخطاء ناتجة عن عدم الإهتمام الكافي وينتج عنها إتخاذ قرارات غير كافية أو إتخاذ إجراءات غير مكتملة وأخطاء تنتج من إتباع قواعد خاطئة أو إستخدام خاطئ لقواعد صحيحة أو غياب بعض القواعد أو القصور في الإدراك في بعض الأمور أو العمل في ظروف غير مناسبة أو تشخيص خاطئ للمشكلة والأخطاء الناتجة عن إجراء تصرفات خاطئة رغماً عن العلم بالإجراءات الصحيحة وهذا يكون بسبب القصور في معرفة الغرض من التصرف الصحيح. ولقد بدأ العديد من ملاك السفن في تطبيق القواعد الدولية لإدارة السلامة ISM، فهل حصلوا على الفوائد القصوى الناتجة من تنفيذ هذه القواعد؟ هل قامت بأحدث تغييرات مفيدة وناقعة لثقافتهم التجارية أم إنها قد قامت فقط بإضافة صفوفاً من الكتب على رفوفهم؟ ما الذي يحاولون تحقيقه؟ إنهم يحاولون تحقيق الأهداف المفترضة عن طريق المخطوط العريضة للقواعد وهي ضمان السلامة في البحر ومنع إصابة الأفراد أو فقدان الحياة. ويجب أن نأخذ البيئة والملكية ويمكن قول ذلك بسهولة طبعاً. ولكن هل

التي تعوق الاتصال، والمشكلات التي كانت تبدو مستحيلة تتبخر.

برنامج (دورة) إدارة الموارد البشرية لطاقم المشي

The Bridge Resource Management Course

لكي توضح الكلمات موضع التنفيذ، قام نادي الحماية والتعويض السويدي The Swedish ish Club مع ستة من كبار الهيئات البحرية الأخرى وأكاديمية الطيران لشركة ساس SAS Flight Academy كمنسقة في تطوير برنامج تدريبي لإدارة الموارد البشرية لطاقم المشي (BRM). ويجب أن نؤكد أن هذا البرنامج يصلح أيضاً للعاملين في غرفة الماكينات بالسفينة.

وتم تقسيم المواضيع في هذه الدراسة إلى اثنا عشر قسماً

- * الوعي الثقافي.
- * الاتصالات وما يتعلق بها.
- * الاستجابة.
- * السلطة وعملية التأكد.
- * استراتيجية قصيرة المدى.
- * أساليب الإدارة.
- * حالة المشي.
- * وجهات النظر ومهارات الإدارة.
- * القيادة في حالات الطوارئ.
- * تدخل العنصر البشري في الخطأ.
- * الحكم واتخاذ القرار.
- * عبء العمل.

وتبدأ كل من البنود السابق ذكرها بتدريب

تفاعلي قائم على الحاسب Computer Based Training (CBT). ويستخدم كل المشاركين حاسبات شخصية ويعملون في حالة هادئة وليس

هناك من محاضر كي يخبرهم عن الأخطاء التي سبق وأن عملوها (ارتكبوها) وماذا كان عليهم أن يفعلوا بدلاً من ذلك وهو مجرد رؤية أمثلة

بالفيديو عن الإدارة الجيدة والإدارة السيئة ويتعلمون بعض الحقائق الأساسية عن التصرف البشري، بهذا تبدأ الأفكار في التغيير. وفي

أغلب الأحيان يكون من السهل أن نستوعب الأفكار الجديدة إن عرفت ذاتك وما هو صحيح وما هو خطأ أكثر مما يفكر شخص آخر.

إذن ما هو نوع التصرف الذي نسعى للبحث عنه ننتيجة هذا البرنامج الدراسي؟ تبين لنا الأبحاث أن الأطقم الناجحة التي تتعرض لمواقف

حرجة تتصرف على النحو التالي:

* سيكون لديهم الوعي بالموقف الحالي وما سوف يحدث بعد ذلك.

* سيحصلوا على المعلومات الواردة في وقت مبكر.

* سينتبهوا نموذجاً عقلياً مشاركاً في الموقف.

* سيستخدموا استراتيجيات حذرة وأمنة ويضعوا خيارات مفتوحة طالما تيسر ذلك.

* سيتخذوا قرارات واقعية.

* سيشتركوا في تحمل عبء العمل.

* سيشتركوا في التقدم وذلك من خلال فحص المعلومات وتقييم النتائج.

شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

إحدى الشركات التابعة لشركة القابضة للنقل البحري والبري

GIC



اللواء مهندس / فتحى

انها تترجم سياسات الشركة إلى أهداف مقاسة وتؤكد على التحسين المستمر في معدلات الأداء والافصاح عن سياسات العمل للأنشطة المختلفة مما يمكن للشركة من الوصول لأقصى درجات الجودة كما تسعى الشركة في الوقت الحالى للحصول على شهادة الجودة الخاصة بالسلامة والصحة المهنية رقم 18001: OHSAS في آخر العام.

وفي مجال الخدمات الإجتماعية والرياضية فإن الشركة تركز على العاملين ببرامج خدمية متعددة في المجالات الصحية والإجتماعية .. هذا وقد حقق الرياضيون بالشركة إنجازات كبيرة في دورى الشركات وعلى مستوى الجمهورية وخاصة فى تنس الطاولة والسلة.

الإهتمام برفع المهارات والكفاءات والتدريب:

يتطلب إعداد المرحلة الثانية من محطة الدخيلة الإعداد الجيد للعمالة الماهرة من خلال برامج تدريبية متقدمة ونحن متعاقدون مع معهد تدريب الموانئ التابع لأكاديمية النقل البحري بإمكانياته الضخمة وفي مقدمتها محاكى التدريب الكبير على قيادة الأوناش العملاقة .. وعلى محور آخر فنحن نحاول الاستفادة من العمالة بتدريسيها على أنشطة متعددة تمكن العامل من مزاولة أكثر من نشاط وهو ما يتيح مرونة كبيرة فى استخدام وتدوير العمالة وهو ما ينعكس على رفع الكفاءة الفنية والإنتاجية وتعدد المهارات وهذا يدعم هدفنا فى أن تكون لدينا القدرة على التغيير المستمر وإعادة توظيف الإمكانيات ومواكبة ظروف السوق.

التخطيط لزيادة الإنتاج:

أوضح اللواء / فتحى سرور أنه رغم وجود نوع من الإنكماش فى الإستيراد إلا أن الشركة قد تعدت الإنتاج المستهدف فقد حققت أكثر من نصف مليون حاوية للعام الثالث على التوالى.

وتسعى الشركة بعد الإنتهاء من تجهيز المرحلة الثانية من محطة الدخيلة إلى زيادة المستهدف فى الإنتاج وتحقيقه بإذن الله وبما يدعم الإقتصاد القومى.

الشركة تحصل على الإصدار الجديد لشهادة الأيزو:

وفي مجال تأكيد الجودة فإن الشركة هى أولى شركات الحاويات التى حصلت على شهادة الأيزو 9002 لسنة 1994 وقد حصلت الشركة بالفعل فى شهر فبراير من هذا العام على شهادة المواصفة 9001 لعام 2000 حيث

تجهيز محطة الدخيلة بعد استلام المرحلة الثانية:

أصبح طول رصيف محطة حاويات الدخيلة 1040 متر بعد أن كان 480 متر مما كان يزيد فترات الإنتظار ومحدودية المناورة بالأرصطة وهو الآن يدعم وضع محطة حاويات الدخيلة على خريطة نشاط الحاويات على المستوى الإقليمى فى شرق البحر المتوسط.



وقد وصل بالفعل عدد 2 ونش رصيف عملاق من واحدة من أكبر الشركات العالمية (شركة نول الألمانية) وتم تركيبها فى محطة الدخيلة وهو ما يعطينا فرصة لتكون لدينا طاقات جديدة يمكن إستغلالها فى الأنشطة المتعددة لتداول الحاويات وخاصة الترانزيت والحصول على جزء منه فى شرق البحر المتوسط.

محطة حاويات الدخيلة

رصيف 96 ميناء الدخيلة صندوق بريد الدخيلة / الاسكندرية ج.م.ع
تليفون: ٣٠٨٢١٦٩ / ٣٠٨٢١٣٥ / ٣٠٨٤٥٨٨ / ٣٠٨١٢٤٩ (٠٣)
تلكس: 55472 A.C.H-UN فاكس: ٣٠٨٥٠٥٢ (٠٣)

website: www.alexcont.aast.edu

محطة حاويات الاسكندرية

رصيف ٥٤/٤٩ ميناء الاسكندرية صندوق بريد الجمرك / الاسكندرية ج.م.ع
تليفون: ٤٨٠٤١١١ - ٤٨٨٠٩٢٠ - ٤٨٧٥٠٨٥ - ٤٨٧٧٩٤٩ (٠٣)
تلكس: 54566 A.C.H-UN فاكس: ٤٨٦٢١٢٤ (٠٣)

e-mail: support@alexcont.aast.edu



الدكتور
عاطف بكري



الرئيس
محمود شمس الدين

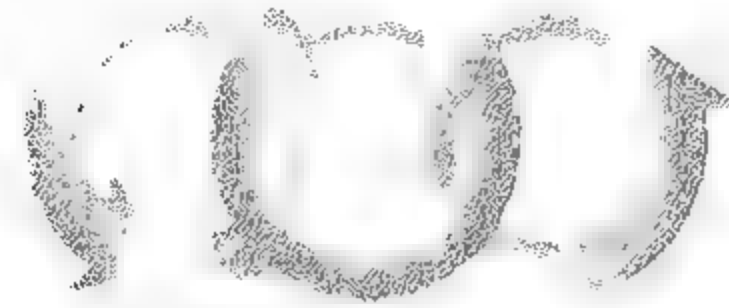
تنفيذاً لقرار

السيد محاسن وزير النقل مهندس / حمدي الشايب

بقصر الملاحة الساحلية بين الموانئ المصرية

على السفن الرافعة للعلم المصري

تعلن كل من



UNITED FEEDER SERVICES L.P

كبرى شركات النقل البحري لسفن الروافد في البحر المتوسط



MAHONEY SHIPPING & MARINE SERVICES

ماهوني للملاحة والخدمات البحرية

أعرق شركات القطاع الخاص المصري في مجال النقل البحري

عن توقيع إتفاق

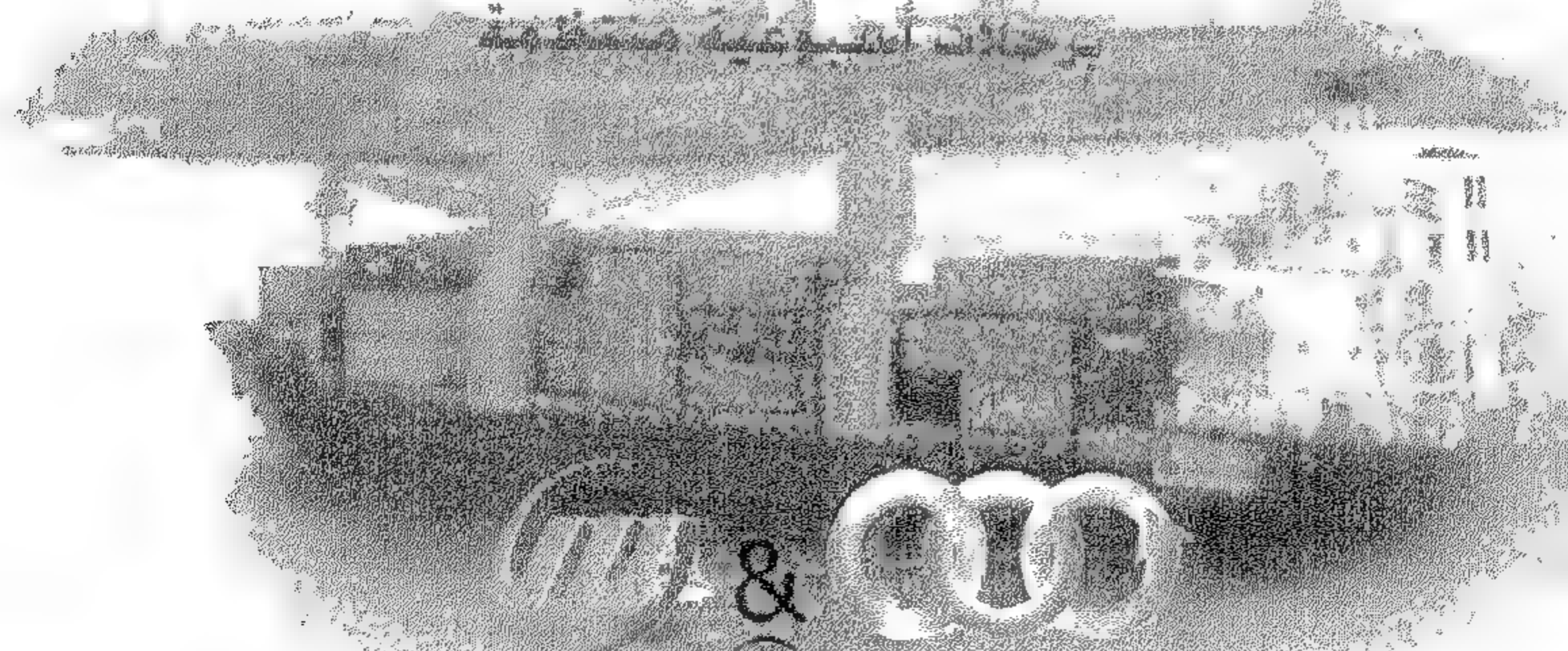
بتشغيل السفينة "EGY PRIDE"

الرافعة للعلم المصري بحمولة ٣٢٥ حاوية ٢٠ قدم مكافئة

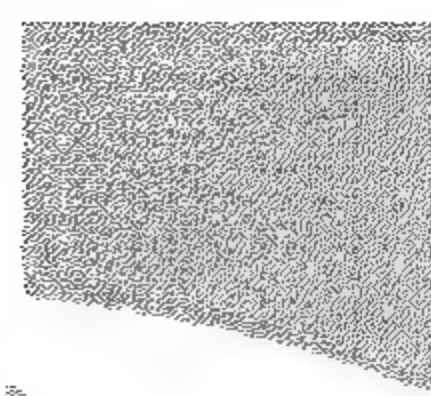
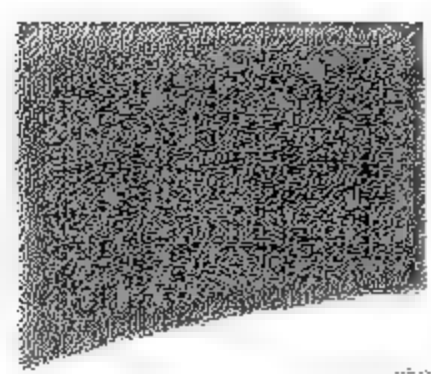
كأول سفينة ساحلية مصرية متخصصة لنقل الحاويات بين الموانئ المصرية

بورسعيد / الدخيلة / الإسكندرية / دمياط

بإشراف السيد المهندس / محمد الشايب



EGY PRIDE

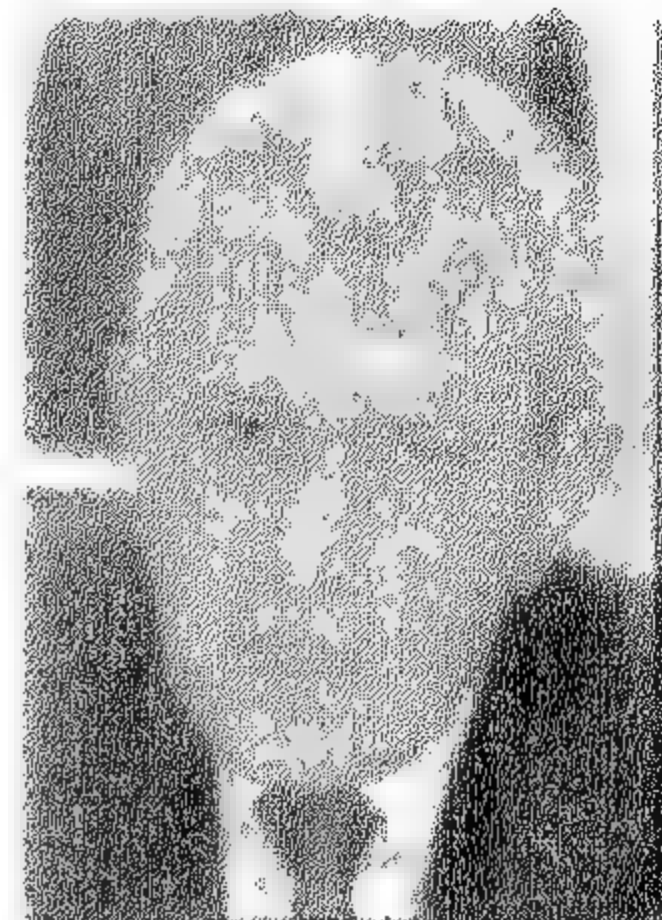


UNITED FEEDER SERVICES L.P
U.F.S



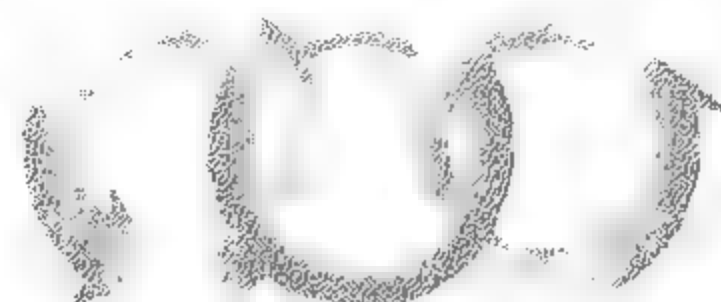
ADM. ESSAM BADAWY

ACCORDING TO THE DECREE OF H.E
MINISTER OF TRANSPORT
ENG/ HANDY ELSHAYEB



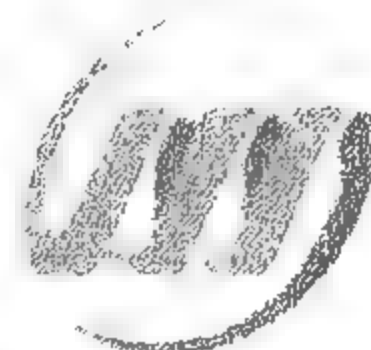
ENG. HANDY ELSHAYEB

TO LIMIT THE EGYPTIAN CABOTAGE TO THE EGYPTIAN FLAG VESSELS
BOTH OF



UNITED FEEDER SERVICES LP
THE GREATEST FEEDER OPERATORS IN THE MEDITERRANEAN

&



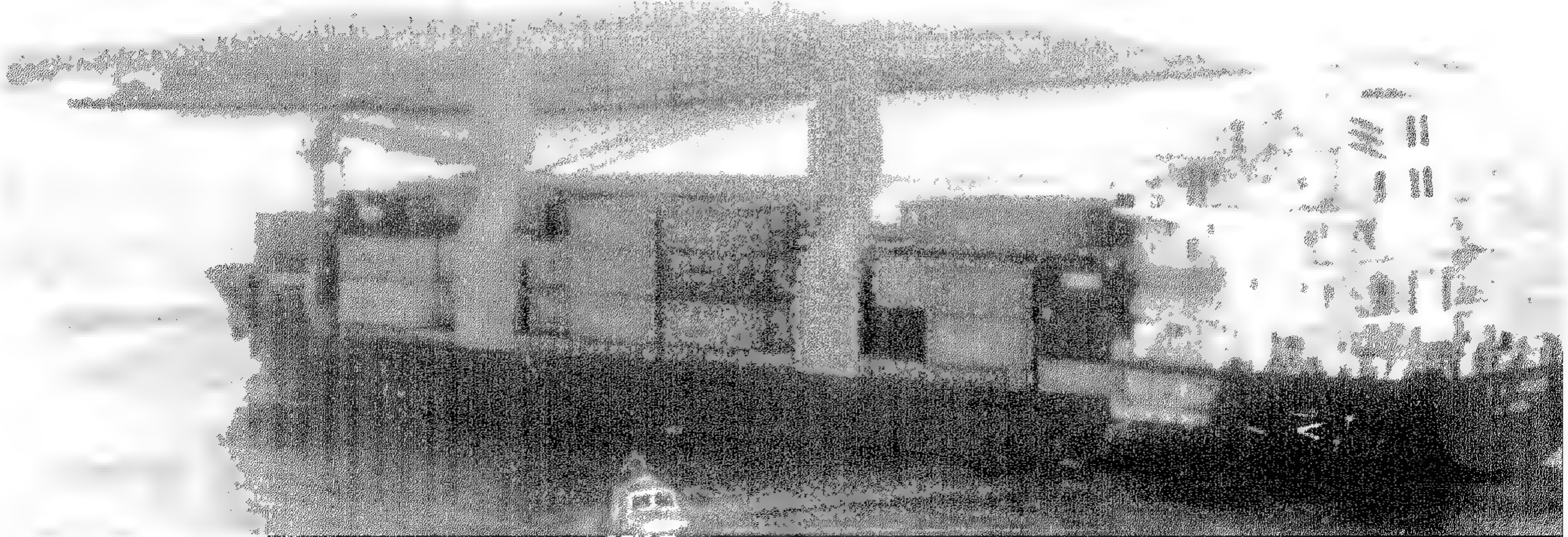
MAHONEY SHIPPING AND MARINE SERVICES

ANNOUNCED THAT
THEY SIGNED AN AGREEMENT CONFIRMING THE EFFECTS OF
THE DECREE OF
H.E. MINSTER OF TRANSPORT THROUGH OPERATING

M/V: "EGY PRIDE"

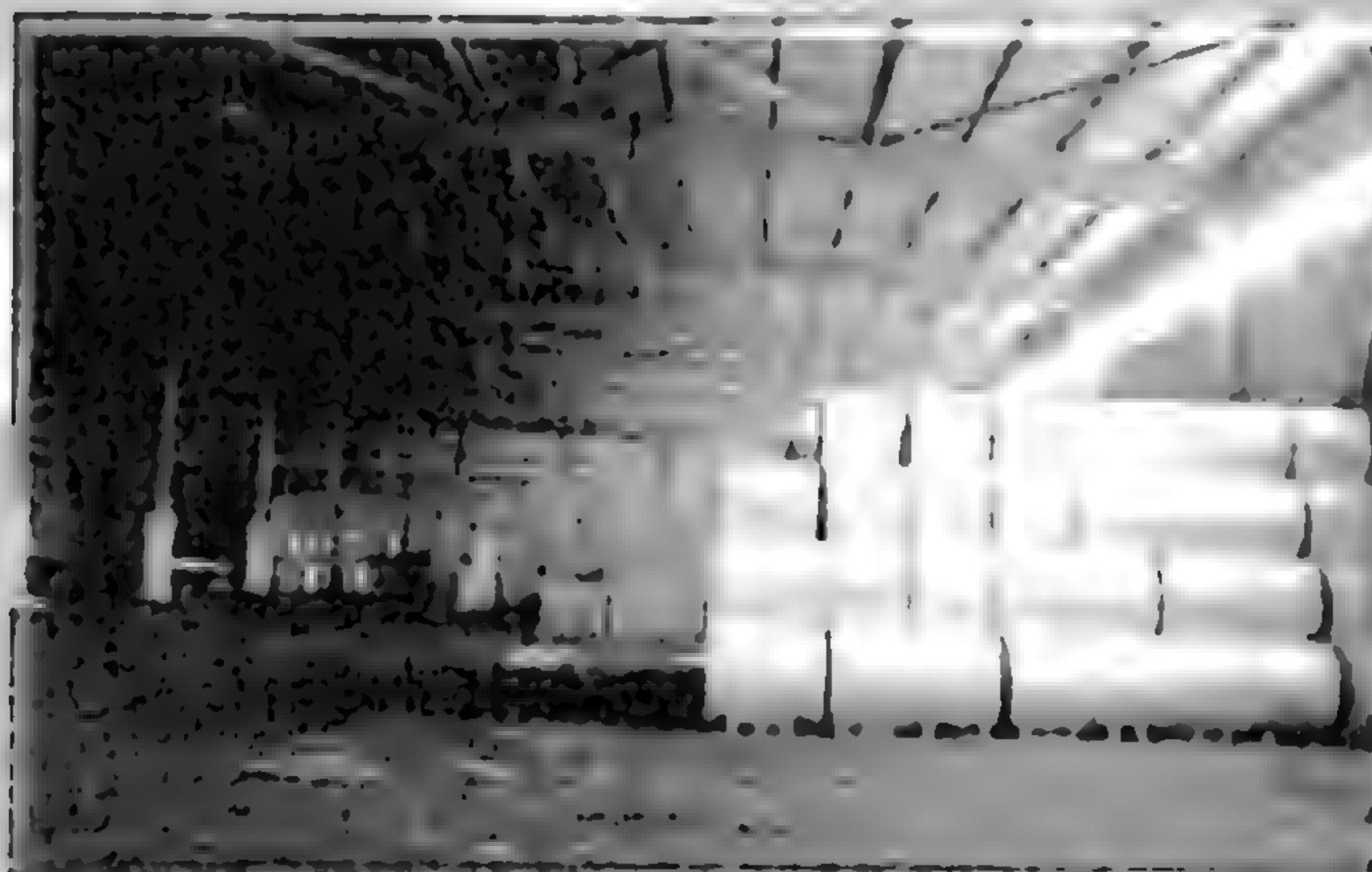
OF EGYPTIAN FLAG WITH CAPACITY OF 325 TEUS
AS THE FIRST COASTAL EGYPTIAN VESSEL
IN TRANSPORTING CONTAINERS BETWEEN THE EGYPTIAN PORTS

PORTSAID/ DEKHILA/ ALEXANDRIA/ DAMIETTA
IN WEEKLY VOYAGES





الزيتون الأخضر النقي والمتميز
الشركة مساهمة مصرية



السوق من أجل ربح أو ربح السوق

المصادر

© 2000 Blackwell Science Ltd *Journal of Internal Medicine* 247: 161–167

رئيس مجلس الإدارة
عبد العزيز محمد احمد عبد العزيز

مذكرة جمعية رجال أعمال الإسكندرية

موضوعات عاجلة إلى لجنة تطوير السياسات الجمركية

سبق وأن وجهت إيترناشيونال الدعوة إلى الجميع للمشاركة في تطوير جمارك مصر بالرائى والرأى الآخر .. تلك المشاركة هي دعوة من رئيس لجنة التطوير بمصلحة الجمارك عبر صفحات المجلة .. والسطور التالية أرسل بها / محمد عبد الفتاح رجب رئيس جمعية رجال الأعمال بالإسكندرية إلى الأستاذ/ عادل رضوان - مدير مشروع التطوير يستعرض فيها سيادته مجموعة من الملاحظات والنقاط الهامة شارحاً إياها للاسترشاد وإبداء الرأى وسنقوم بالمرور سريعاً على هذه الملاحظات

إعداد القانون الجديد الذى يواكب متطلبات العولمة، ومن ضمن أنه سيصدر مواكباً للعصر؟ ثالث عشر: رغم أن مصلحة الجمارك توزع دليل القيد بسجل المتعاملين مع الجمارك بدون مقابل مع استمارة القيد بهذا السجل وموضح بمقدمة الدليل عدم مطالبة المتعاملين بأصول أو صور المستندات السابق تقديمها لإدارة القيد بالسجل إلا أن جميع المواقع أو غالبيتها قد عدلت عن هذا الالتزام وأصبحت تطالب المتعاملين بالأصول مرة ثانية وكأن عملية القيد ليس لها قيمة.

رابع عشر: من الأمور التى كانت مستقرة بالجمارك أن الفاتورة مكملة لإقرار صاحب الشأن ويعنى من غرامة القيمة إذا جاء تقدير الجمارك فى حدود أيهما أعلى، أيضاً فإن بيان التعبئة يعتبر مكملاً للفاتورة فإذا كانت الكميات الواردة بهذا البيان أكثر مما ورد بالفواتير فلا تحصل غرامة زيادة مشمول ولكن تحصل غرامة قيمة إذا نتج عن الزيادة فى المشمول زيادة فى القيمة بأكثر من ١٠٪.

خامس عشر: القرارات الجمركية المقدمة عن بضائع سماح مؤقت أو ترانزيت أو بضائع منقولة بنظام الترانزيت إلى المناطق الحرة أو المستودعات الجمركية، جميع هذه البضائع معفاة من الضرائب والرسوم ولكن يجب تقديم ضمان يقبله الجمارك لما قد يحدث أثناء النقل وهى تخضع لغرامة القيمة أو غرامة زيادة المشمول إذا ظهرت أثناء المعالجة. وهناك استفسار حول هل يكتفى بتعليق الضمان بقيمة الغرامة فى الحالتين أم فى حالة غرامة القيمة فقط؟

سادس عشر: من المعلوم أن الجمارك لا يعتد بأى عجز فى البضاعة يظهر لصاحبها بعد الإفراج عنها وحتى إذا ورد بدل العجز من المورد بعد ذلك فلا يعتد به وتحصل عنه الضرائب والرسوم ولكن قد يحدث العكس وتظهر زيادة فى المشمول داخل الطرود وقد تكون هذه الزيادة إكرامية من المورد بدون قيمة أو نتيجة للخطأ فى العدد أو غير ذلك ويتجاوز عنها المورد، لماذا يصير الخبرة الحسابية على تحصيل الرسوم عن الزيادة التى تظهر ببطاقات الصنف ولا ترد الرسوم عما قد يظهر بها من عجز؟ وخصوصاً إذا كانت الزيادة كما سبق الإشارة من قبيل الخصم العيىنى أى تكون بدون قيمة، الأهم من ذلك البعض يطالب بالرسوم والغرامات والبعض يطالب بالتعويض باعتبار الزيادة مهربية؟ ونأمل الرد على جميع هذه الأوضاع.

سابع عشر: نوجه الشكر والتقدير للأستاذ/ محفوظ العرجاوى الذى أصدر القرار رقم ١٢ لسنة ٢٠٠٣ كبدل للقرار ٣٤ لسنة ١٩٨٥ المنظم لبعض مشاكل إدارة قوائم الشحن، فوضع الأمور فى نصابها ورفع المعاناة عن جميع المتعاملين مع الجمارك.

هذه بعض المشاكل العاجلة التى تحتاج إلى حلول سريعة للمتعاملين مع الجمارك. وقد لا تحتمل الإنتهاء من برنامج الإصلاح والتطوير لعلاجها إذا كانت هناك قناعة بكونها مشاكل حقيقية.

إلى ٩٠٪ وفى الحالتين يشترط أن تصل نسبة المكون المحلى والأيدى العاملة بدولة المنشأ ٤٠٪.

ثاني عشر: نص المادة ١١٧ من قانون الجمارك المعدل بالقانون ١٧٥ لسنة ١٩٩٨ بناء على حكم المحكمة الدستورية العليا قد أصبح مصدراً لزيادة الحصيلة على حساب المستوردين بتحصيلهم رسوم وغرامات العجز والزيادة عما ورد بقائمة الشحن وذلك رغم أن المستورد ليس مسئولاً عن تقديم قائمة الشحن وليس مسئولاً عن أى بيانات ترد لها وحتى لو جاء خطأ الرهان بسبب خطأ الشاحن فالمستورد ليس مسئولاً عن أى منهما ومع ذلك فإن الجمارك يضغط على المستورد ويحجز بضاعته إذا لم يسدد الرسوم والغرامة نيابة عن الرهان نتيجة للاعتقاد الخاطئ بأن البضاعة ضامنة للغرامات والتعويضات، طبقاً للمادة ١١٩ من قانون الجمارك المعدل بالقانون ١٦٠ لسنة ٢٠٠٠ لتواكب متطلبات العصر فأصبحت وسيلة تمكن الجمارك من الحصول على ما قد يكون مستحقاً له على طرف قوى من طرف ضعيف بالضغط عليه وحجز بضاعته حتى يسدد الغرامة والتعويض والرسوم نيابة عن الرهان. كيف تكون بضاعة المستورد ضامنة للغرامات التى يرى الجمارك إنها مستحقة على الرهان؟!!

الأهم من ذلك أن المادة ١١٧ واضحة جداً وفرضت العقوبة للنقص أو الزيادة فى عدد الطرود فإذا جاء عدد الطرود مطابقاً فأين المخالفة. هناك من يطابق وزن الطرود الفعلى بالوزن بقائمة الشحن، لماذا تجرى هذه المقارنة ما دامت البضاعة ليست منفردة؟

الوزن مطرب فقط فى البضائع المنفردة (الصب) لأن الحصر يكون بالوزن، أما فى حالة الطرود فالعبرة بعدد الطرود فقط، ماذا لو وصلت جميع الطرود بحالة ظاهرة سليمة وكان المشمول ناقصاً؟ أو كانت فارغة تماماً كما حدث فى حاويات بورسميد، هل سيطالب المرسل إليه برسوم وغرامات البضاعة التى لم ترد بالحاويات؟

وهل ستكتفى الجمارك بالتحفظ على الحاويات الفارغة التى وصلت بأختام سليمة، وما هو خطأ الخط الملاحي؟ هل يوجه أى اتهام للرهن عند النقل بالحاويات رغم تحفظه ببوليصة الشحن عند ذكر عدد الطرود. كيف يسأل الرهان عن أى عجز أو زيادة عما أبلغ به من قبل الشاحن من حيث عدد الطرود بالحاوية؟ هل يجوز أن تصبح الحاوية المطابقة لشروط اتفاقية النقل بالحاويات أقل قدراً من الصندوق الخشبى المضروب عليه شتاير صلب أو الكرتون المغلفة بالشرائط اللاصقة؟ كيف يستطيع المستورد أن يرجع على الرهان بالرسوم والغرامات التى سددها جبراً للجمارك وهى أصلاً غير مستحقة على الرهان لأنه لم يرتكب أى مخالفة.

هل سيستمر هنا الوضع دون تعليمات مكتوبة متشددة أو مخففة حتى تنتهى لجنة التطوير من

الغرامات والأرضيات فجزوا عن سحبها من الجمارك وتم قبدها بالمهمل وتم بيعها بالمزاد العلنى؟

هل من حل يستند للقانون والمنطق وتوحيداً للمعاملة: بعض المواقع يقوم بتوزيع الحصيلة الإجمالية للبيع بين القيمة والضرائب والرسوم ثم يقوم بخصم نسبة الـ ١٠٪ من الإجمالى من صافى حصيلة البيع، وما قد يستحق من أرضيات، والبعض الآخر يقوم ببيع البضاعة بما قد يوازي قيمة الضرائب والرسوم المقدرة أصلاً أو أقل من ذلك ولا يتبقى شيئاً لصاحب الشأن أو حتى الأرضيات.

ثامناً: أحياناً يتم الخلط بين مفهوم المادة ١٢٣ من القانون الجمركى والمادة ١١٨ من ذات القانون. هل يجوز أن يكون اختلاف القيمة والنوع عند الاستيراد مخالفة جمركية ولا يكون كذلك عن التصدير إذا ظهر اختلاف أثناء كشف وتعيين الرسالة المصدرة، إذ تعتبر بعض المواقع أن اختلاف النوع أو القيمة عند التصدير بنظام الدرويك أو السماح المؤقت شروع فى رد رسوم بدون وجه حق.

تاسعاً: كانت نسبة الكشف فى خلال فترة معينة ٥٠٪ بعد رفع الحظر عن الاستيراد، وقتها كانت بعض المواقع لا تلتزم بالنسبة لعدم الاقتناع بل تعدى الأمر إلى استخراج استمارة جرد من واقع بيان المشمول، ثم خفضت النسبة إلى ١٠٪ فقط بشرط وجود فواتير أصلية موضع بها مراقب الأصفاف:

البعض يكشف ١٠٪ من كل حاوية بعد حصر العدد والبعض الآخر يكشف حاوية من عشر حاويات، الحالة الأولى تعتبر من قبيل كشف الجميع أما الحالة الثانية فهى الحالة المنطقية التى تعتمد على فكرة الإدارة بالمخاطر ولا تتعارض مع نصوص القانون الحالى الذى أعطى مدير عام الجمارك الحق فى الإفراج بدون معانة - من أجل تعضيد نظام ما يسمى الإفراج المسبق - والمعروف فى القانون الحالى بالسحب المباشر من الباكسة أو تحت الشككة، ولو أحسن التطبيق يمكن أن تصبح الموانى المصرية موانى مفتوحة دون تعديل تشريعى نأمل إصدار تعليمات عاجلة بكشف حاوية من كل عشر حاويات واعتبار الحاوية طرد كبير وتعامل معاملة الطرد السليم إذا وصلت بحالة ظاهرية سليمة وكانت أختامها سليمة.

عاشراً: فى كل مناسبة لتعديل التعريفات يتم تخفيض أو زيادة بعض الفئات لتشجيع أو حماية بعض الصناعات وقد يترتب على ذلك تشوهاً جديداً، ومن وجهة النظر العملية أن العلاج الشامل هو الذى يطبق على كافة الصناعات دون تفرقة فى درجة الحماية.

حادى عشر: قمع الواردات من منشأ إحدى الدول العربية بتخفيض قدره ٥٠٪ من قشة الضريبة المقررة بدول التعريفات، كما تتمتع الواردات من دول الكوميسا بتخفيض وصل

أولاً: المادة ٩ من قانون الإعفاءات الجمركية التى تجرم التصرف فى الأصناف المستمعة بإعفاء كلى أو جزئى أو بتخفيضات فى التعريفات الجمركية أو كانت خاضعة لحكم المادة (٤) من هذا القانون وتمتعت بالفئة الموحدة ٥٪.

ثانياً: لأصل طبقاً للمادة (١٠١) من قانون الجمارك أن الآلات والمعدات التى ترد بصفة مؤقتة للعمل داخل البلاد، يتم الإفراج عنها دون تحصيل الضرائب والرسوم بشرط تقديم ضمان بقيمتها قبله مصلحة الجمارك يرد فور التصدير.

ولكن بعد صدور قانون الإعفاءات الجمركية رقم ١٨٦ لسنة ١٩٨٦ قد فرضت المادة ٨ من هذا القانون ضريبة بمعدل ٢٠٪ سنوياً من الضرائب والرسوم المقررة على الآلات والمعدات الواردة للعمل أو التأجير داخل البلاد.

ثالثاً: التخفيضات الجمركية طبقاً للمادة ٦ من القرار بقانون رقم ٣٥١ لسنة ١٩٨٦ وتعديلاته التى تمنح تخفيضات للمكونات الواردة للتجميع تتناسب مع نسبة المكون المحلى. كانت سبباً فى تشجيع صناعة لسيارات فى مصر بل وفى جميع العديد من الآلات والأجهزة المنزلية.

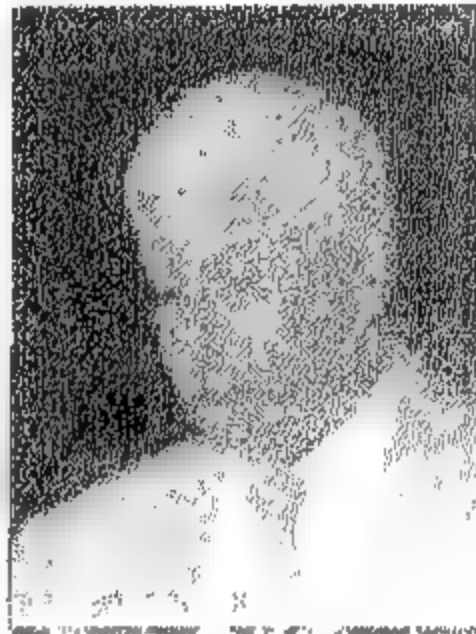
رابعاً: مواد التعبئة والتغليف كانت لا تخضع لنظام السماح المؤقت حتى لو أخطأ الموظف وقبل بشأنها شهادة جمركية وقبدها بدفتر السماح المؤقت

وبالتالى فإن التصرف فيها فى السرق المحلى بعد تعبئتها بالنتاج لا تخضع لأى مخالفة ولكن تستحق عليها الضرائب والرسوم طبقاً للمادة (١٠١) من قانون الجمارك والقرار الوزارى ٦ لسنة ١٩٨٦.

خامساً: يجب أن يكون أداء مصلحة الجمارك على نفس مستوى تيسير الحكومة فليس من المنطقى ألا تصدر تعليمات لجميع المواقع تؤكد على سريان مدة أذن الإفراج الصادرة قبل صدور القانون ١٥٧ لسنة ٢٠٠٢ واعتبارها سنتين وتمد سنتين دفعة واحدة. لأن ما صدر من تسهيلات فى هذا القانون جاء لرفع المعاناة عن المصدرين فى عملية تجديد إذن الإفراج والوقت الضائع والمشاكل المترتبة على تعطيل التصدير حتى يتم التجديد.

سادساً: نكرر الشكر والتقدير باسم المصدرين للأستاذ الدكتور/ عاطف عبيد الذى أصدر اللائحة التنفيذية لقانون تنمية التصدير وقرر الاكتفاء بخصم ٢٥٪ فقط من قيمة الرسوم الجمركية من سقف الضمان الخاص بالمصدر وذلك بالنسبة لجميع مستلزمات الإنتاج المرفج عنها بنظام السماح المؤقت فيما عدا الأقمشة إذ ترفع النسبة إلى ٥٠٪ خمسون بالمئة بل ووجه برد الرسوم أو الضمانات فور التصدير بالاستعانة بالحاسبات الآلية.

سابعاً: البضائع المهمة التى اضطرت أصحابها لتركيها تباع بنظام المهمل بسبب الضم الجزافى أو التقدير الحكى وضاع وقت أصحابها فى التظلمات بدرجاتها المختلفة وتراكت عليهم



البيئة النفطية .. شريان الحياة

بقلم / عبد السلام السيد أحمد

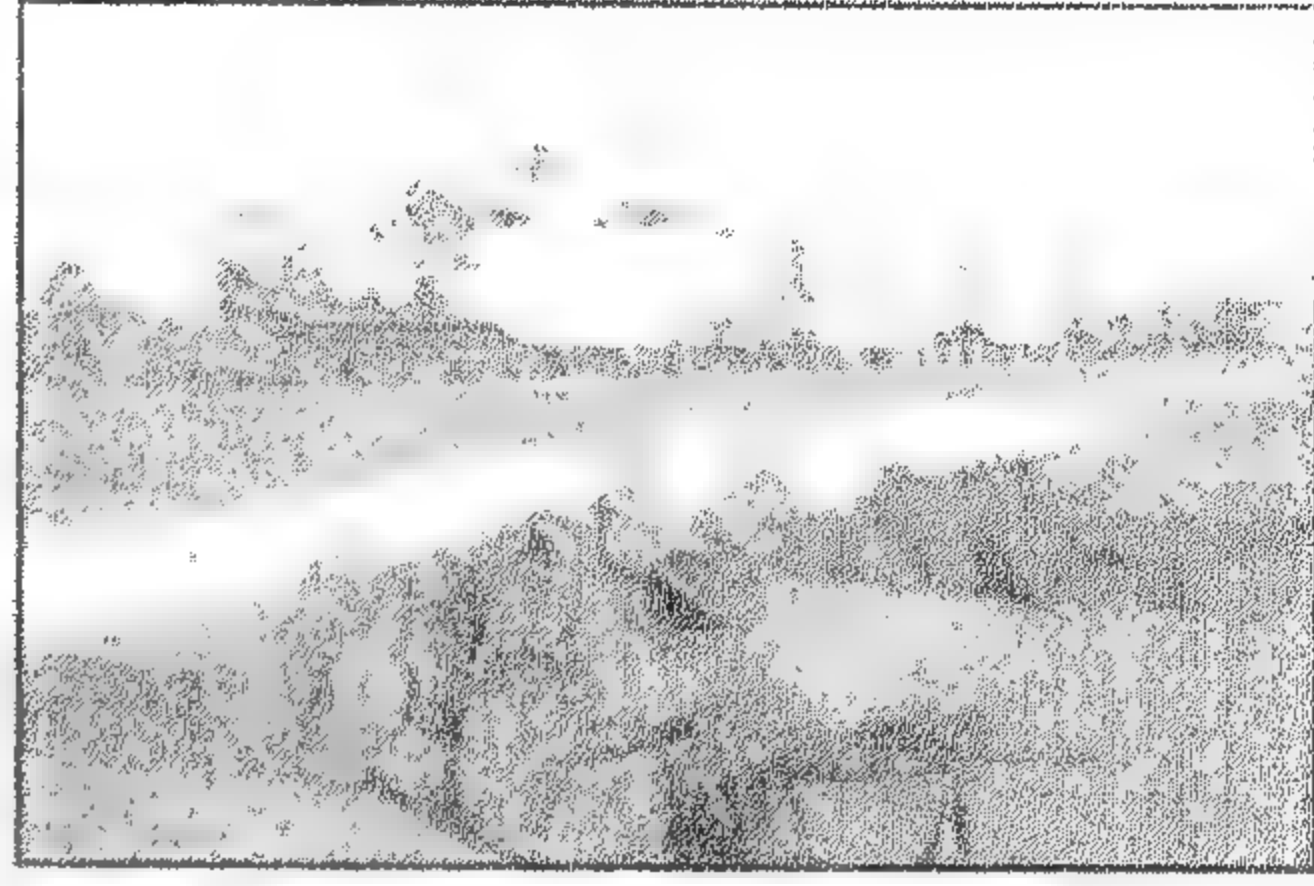


الماء والهواء من نعم الله التي لا تحصى ولا تعد .. وهما من مكونات البيئة التي تعيشها الكائنات باختلاف أنواعها لتمنحها الحياة .. وبدلاً من الحفاظ على البيئة نظيفة صالحة للحياة تسبب الإنسان في تلوثها. واقتضى على هذه النعمة حتى أصبح التلوث في ازدياد خاصة بعدما أثبتت الدراسات المناخية أن ارتفاع درجة حرارة الأرض خلال النصف قرن الماضي يرجع إلى الاضطرابات التي تحدث في توازن طاقة الأرض، واختلاف العوامل المناخية نتيجة للنشاط البشري الذي يؤدي إلى زيادة تصاعد الغازات الكربونية وغاز الميثان المتسبب في الاحتباس الحراري داخل الغلاف الجوي .. لقد تأكد أن التلوث الهوائي من أخطر أنواع التلوث لأن من أهم عناصره الجسيمات الدقيقة العالقة والرصاص وثاني أكسيد الكبريت ..

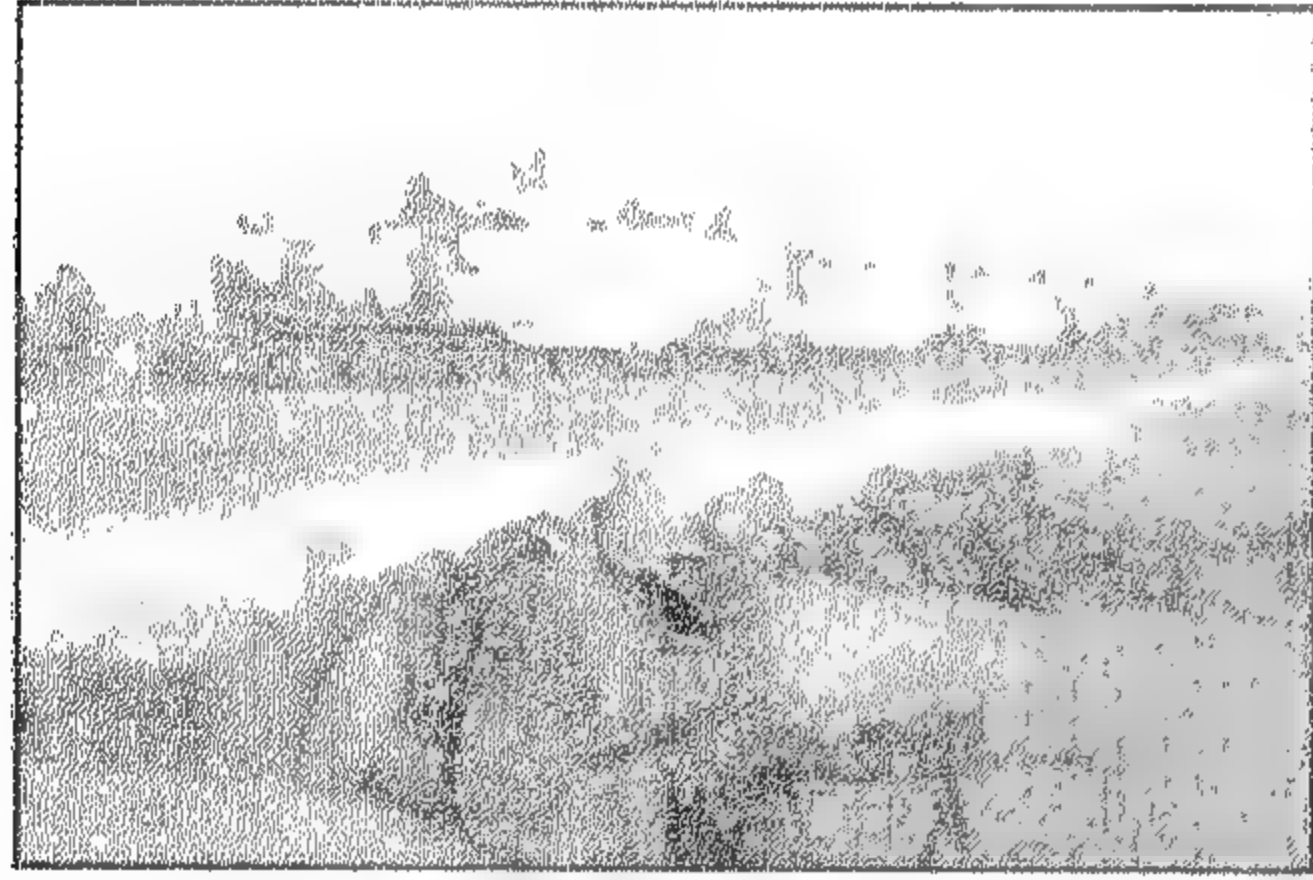
البيئة سيصيب البيئة البحرية بسبب التلوث النفطي، كما أن الثروة السمكية وحركة الملاحة سيتأثران إذا احتضنت منطقة شمال الخليج حقول الألفام، علاوة على الدمار والشلل الذي سيلحقان بالمنطقة متى كانت البيئة البحرية مسرحاً للعمليات العسكرية بدءاً من مياه الشرب ومصادر الطاقة حيث تعوق

عن طريق استخدام الأساليب التكنولوجية الحديثة لتطوير محركات الطائرات للإقلال من معدل احتراق الوقود، وبالتالي التقليل من العادم الناتج عنها. وبالرغم من الأبحاث والدراسات التي تناولت كيفية تقليل انبعاث أكاسيد النتروجين الصادرة من الطائرات

أن تكون زة حتى لا ازات. خلفات في محارق م إقامتها جمعات من تسرب سامة التي ه المادة ومن PCE التي



التحذير ه لقد سبق مسلم شلتوت مركز بحوث بمعهد بحوث بمدينة السادات حرارة الهواء ١٥ درجة س سطح البحر سم في البحر عام ٢٠٢٥ ه



النفثة إلا أن خبراء صناعة الطائرات يرون أن حماية البيئة من عوادم الطيران يتطلب فترة تتراوح بين ٢٥ و ٣٥ عاماً لحلها حيث لا زال هناك الكثير من التأثيرات البيئية معلقة مثل انبعاث الأكاسيد النتروجينية على سطح الأرض أو طبقات الجو العليا، وكذلك التلوث

الضوئي الناتج عن الطيران، هذا علاوة على أنه من الصعب الاستغناء عن الكيروسين كوقود للطائرات.

الحروب سبب الدمار البيئي والإنساني عقد اجتماع المنتدى الإعلامي العربي للبيئة والتنمية في بيت الأمم المتحدة (الاسكوا) بالعاصمة اللبنانية بيروت وضم الإعلاميين من الأقطار العربية بغرض وضع استراتيجية موحدة ينطلق منها الإعلام العربي البيئي لتحقيق التنمية المستدامة في الأقطار العربية، وقد كشف الدكتور حسنى خردجى الخبير الدولي في إدارة البيئة والتنمية المستدامة ما

أسفرت عنه الحروب الخليجية السابقة من دمار بيئي في المنطقة، والآثار البيئية المرتقبة نتيجة الحرب على العراق والتي يتوقف مداها على حجم ومسرح العمليات العسكرية، فالدمار



الصناعية الكبرى وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية بالمعاهدات الدولية التي نادت بتقليل انبعاثات غازات الاحتباس الحراري الذي ينتج من الاستخدام المكثف للوقود الأحفوري (الفحم والبترو) في المصانع وغيرها من الأنشطة الإنسانية، وحذر الدكتور شلتوت من ارتفاع درجة الحرارة التي تمر بها الأرض نتيجة لتلك الانبعاثات والتي من أخطرها غاز ثاني أكسيد الكربون حيث تنتشر في الجو وتنعكس ضوء



الشمس «الأشعة تحت الحمراء» من الفضاء الخارجي المحيط بالأرض مما يؤدي إلى حبس الحرارة فوق سطح الأرض وبالتالي ارتفاع درجة الحرارة.

أخطار ملوثات البيئة وعلاجها تعتبر المخلفات الصلبة والنفايات الخطيرة من أهم العوامل الضارة بالبيئة وصحة الإنسان حيث أكد الخبراء أنه من الواجب على المنشآت الالتزام بالقوانين البيئية، كما أن على الحكومات الإسراع في التخلص من هذه المخلفات والنفايات، وتحاول معظم الدول بشتى الطرق التخلص منها عن طريق:

* إقامة مدافن صحية للنفايات في الأماكن المتطرفة والبعيدة عن التجمعات السكانية.

بإعداد المحارق اللازمة للتخلص

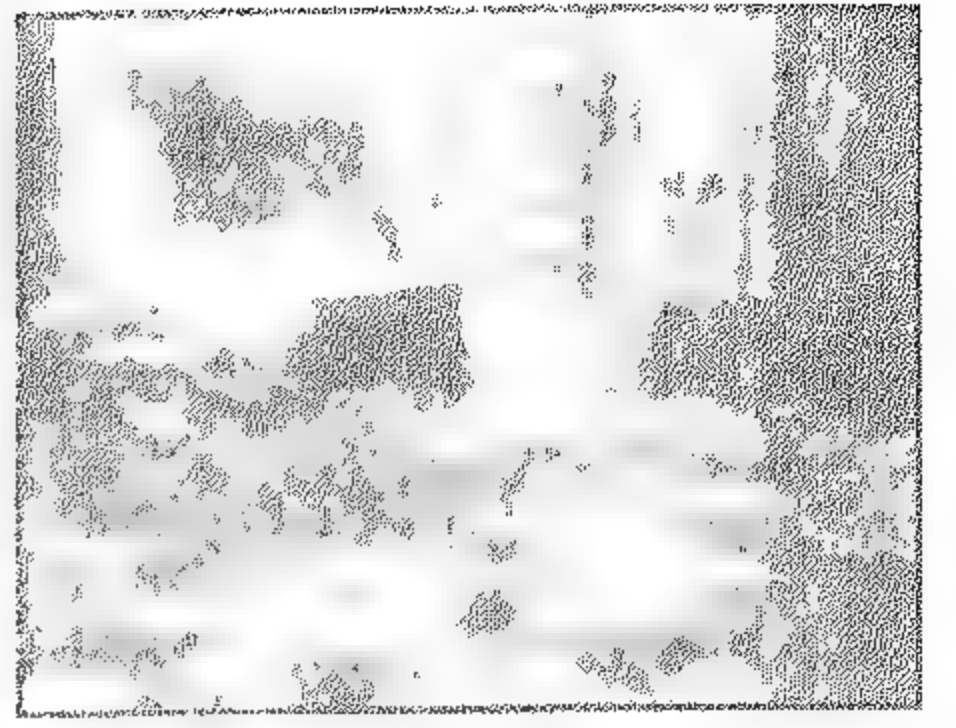
المركبات النفطية عملية تحلية المياه خاصة وأن مواد الحرب الكيميائية لا تذوب في الماء بل تصبح مصدراً مستمراً وثابتاً لكميات تدخل محطات المياه يصعب معها تقدير مدى خطورتها.

محاولة لتعديل قانون البيئة الأمريكي

لقد شهد الكونجرس الأمريكي جلسة حامية دارت حول قانون البيئة الأمريكي والمطالبة بتعديل القانون الذي جاءه أي عمليات تعرض الإنسان للخطر بسبب الآثار البيئية السلبية لهذه العمليات، خاصة بعد خوض الولايات المتحدة حرباً ضد الإرهاب داخل وخارج أمريكا، وما سينتج عن هذه الحرب من الآثار البيئية، إلا أنه عندما تم طرح نصاً جديداً للتصويت عليه يقضى باستثناء الجيش الأمريكي من بعض البنود الصارمة لقانون البيئة - ثار بعض المدافعين عن البيئة على هذا الاستثناء باعتباره دافعاً للجند للتخلص من بقايا الأسلحة والمواد المشعة والمقذوفات بدفنها في الأرض أو المناطق المحمية أو التخلص منها في البحر مما يهدد الحياة البرية

البيئي والسياحي وتنميته، بجانب وضع استراتيجية للسياسة والبيئة تتماشى مع أهداف منظمة السياحة العالمية وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، والتخطيط طويل الأجل والسليم بيئياً للحد من مصادر التلوث سواء الصناعي أو الاجتماعي، وإيجاد الحلول المناسبة لتطوير وتنمية السياحة البيئية لتحقيق التوازن في العلاقة بين السياحة والبيئة، ولن يتأتى ذلك إلا عن طريق تشجيع الاستثمار في مجال السياحة والبيئة، والحفاظ على طبيعة مناطق التنمية السياحية.

ولما كان الاهتمام السياحي بالبيئة يسهم في خفض النفقات وتحقيق الأرباح فقد قامت المجموعات الكبرى المالكة للفنادق في العالم بتعيين مسؤولين عن البيئة فيها، وتشكيل نوعيات من الإدارة بهيئة حماية البيئة وإصدار نشرة ربع سنوية



والتنوع البيولوجي، وانتهى الأمر برفض الكونغرس التعديل المقترح بعد تصويت الديمقراطيين ضده بالرغم من موافقة الجمهوريين عليه.

البيئة النظيفة صديقة السياحة

تلعب البيئة النظيفة دوراً حيوياً في تنمية الجذب السياحي الذي أصبح ركناً رئيسياً في الاقتصاد على مستوى العالم، فالعلاقة بين السياحة والبيئة تظل توازن دقيق بين التنمية وحماية البيئة، ولذا تضع صناعة السياحة العالمية في أولى اهتماماتها البيئة، كما أن الخبراء يدعون للتركيز على الوعي



تحتوي معلومات عن البيئة في جميع أنحاء العالم، وذلك بعدما تأكدت هذه المجموعات من أن هناك أعداد كبيرة من السياح ترغب في قضاء عطلاتها بالأماكن السياحية صديقة البيئة، كما قامت مجموعات فندقية بتنظيم حملات لتنظيف أودية الأنهار والشواطئ.

ورعاية الأشجار لغرض حماية البيئة وإصدار نشرة ربع سنوية



تمثل خطورة على صحة كل الكائنات. وقد أصبح الاهتمام بالبيئة ضرورة ملحة لا غنى عنها، ولذا فإن الأمر يتطلب إعادة النظر في وسائل حماية البيئة من التلوث الصحي والسمعي والبصري. لا يمكن الحفاظ على الحياة في كوكبنا لأطول مدى ممكن.. كما يجب توفير أحدث الأجهزة التكنولوجية لضمان نقاء البيئة، وتوفير الحماية الصحية للشعوب، ومواجهة أي تلوث ضار يحدثه التقدم الصناعي، وعلاج مياه الصرف الصناعي التي تحتوي على نسب كبيرة من المواد العضوية والكيميائية والمعادن الثقيلة التي تعتبر الأخطر على الصحة العامة، هذا بجانب الحد من إنتاج أو استيراد بعض المبيدات الكيميائية المستخدمة في الزراعة، وعدم استخدام مياه الصرف الملوثة في الري.. وفي النهاية يجب توفر المعلومات الدقيقة عن حجم التلوث البيئي لإمكان وضع استراتيجية لمكافحته..

أخبار الحرم الرابع

مكتبة الإسكندرية

BIBLIOTHECA ALEXANDRINA
مكتبة الإسكندرية



الصورة الصحفية العالمية بمكتبة الإسكندرية

أقيمت بمكتبة الإسكندرية في الفترة من ١١ إلى ٢٥ مايو ٢٠٠٣ «معرض الصور الصحفية العالمية» الذي ضم الصور الصحفية الحائزة على جوائز عام ٢٠٠٢، والمعرض أقيم تحت رعاية كل من السفارة الملكية الهولندية وشركة يونيليفر مشرق. وتعتبر هذه ثاني مرة يقام فيها معرضاً للصور الصحفية بمكتبة الإسكندرية حيث أقيم في العالم الماضي تحت رعاية مؤسسة الصور الصحفية العالمية والتي مقرها هولندا معرضاً ضم ١١٢ صورة تعبر عن أهم

أقيم أوركسترا حجرة مكتبة الإسكندرية حفلاً يوم الثلاثاء الموافق ٦ مايو ٢٠٠٣ بقيادة عازف الفيولينة المصري المقيم في سويسرا، مدحت عيد السلام، وقدم بالحفل مؤلفات لباخ وهندل وجريج وهايدن. وذلك بالقاعة الوسطى بقاعة المؤتمرات بالإسكندرية، في تمام الساعة ٨ مساءً. زار مكتبة الإسكندرية في يوم ٥/١١ وفد من أعضاء البرلمان الفرنكوفوني برئاسة رئيس مجلس النواب الملكي المغربي السيد / عبد الواحد راضي، وكذلك رئيس برلمان النيجر وهو رئيس جمهورية النيجر سابقاً السيد / عثمان مهمان، جاءت هذه الزيارة على هامش استضافة مصر للدورة الحادية عشر للجمعية الإقليمية لأفريقيا التابعة للجمعية البرلمانية الفرنكوفونية التي عقدت في الفترة من ٩ إلى ١٤ مايو ٢٠٠٣ بالقاهرة بهدف تبادل العلاقات وبحث الموضوعات الإقليمية في أفريقيا بوجه عام مستوى الدبلوماسيين من برلماني ٢٠ دولة أفريقية. أهدى أعضاء البرلمان الفرنكوفوني إعجابهم بالمكتبة كما صرح السيد رئيس مجلس النواب الملكي المغربي بأن مكتبة الإسكندرية ليست فقط مجرد صرح ثقافي بل هي جسر للتواصل الحضاري بين مصر والعالم وملتقى للحوار والتعارف بين الأفكار والثقافات، كما هي تجسيد لدور مصر التاريخي باعتبارها أنها كانت دائماً ملتقى ومصباحاً للثقافات والحضارات المختلفة والتي تنصهر في بوتقة واحدة لتسهم في تقدم الإنسانية.

عروض القبة السماوية بمكتبة الإسكندرية

قدمت القبة السماوية بمكتبة الإسكندرية عروضاً فضائية متنوعة في الفترة من ٥/١ وتستمر حتى ٦/٣٠ فتعرض القبة في كل يوم سبت فيلم «رحلة كونية» الساعة الخامسة والنصف، وفيلم «واحة في الفضاء» الساعة السابعة والنصف مساءً، كل يوم أحد «عرض النجوم» الساعة الحادية عشر والنصف وفيلم «واحة في الفضاء» الساعة الواحدة والنصف ظهراً. وفي كل يوم الاثنين يتم عرض «العودة إلى الكوكب الأحمر» وذلك في تمام الساعة الحادية عشر والنصف صباحاً كما يعرض فيلم «رحلة كونية» الساعة الواحدة والنصف ظهراً، وفي كل يوم أربعاء يعرض فيلم «واحة في الفضاء» الساعة الحادية عشر والنصف ظهراً، وفي كل يوم خميس «رحلة كونية» الساعة الواحدة والنصف ظهراً. أما في أيام الجمعة فتقدم المكتبة فيلم «رحلة كونية» الساعة الخامسة والنصف مساءً والساعة السابعة والنصف مساءً.

رفاعة الطهطاوي في مكتبة الإسكندرية

نظمت جمعية أصدقاء مكتبة الإسكندرية ندوة عن رفاعة رافع الطهطاوي، وتكلم فيها الشاعر صبري أبو علم عن حياة رفاعة الطهطاوي وشعره، كما ناقشت الدكتورة منال حسنى فكر رفاعة السياسي. وقامت الندوة يوم السبت الموافق ١٠ مايو ٢٠٠٣ في تمام الساعة السابعة في قاعة الأوديتوريوم بالمكتبة.

برنامج مركز الفنون بمكتبة الإسكندرية

قدم مركز الفنون بمكتبة الإسكندرية في إطار أنشطته الثقافية برنامجاً حافلاً لشهر مايو حيث يقدم لجمهور المكتبة يوم ٦ مايو موسيقى لأوركسترا مكتبة الإسكندرية وقد تم ذلك في تمام الساعة الثامنة مساءً، يوم ١٠ مايو وتم عرض فيلم «طفولة إيفان»، كما قدم معرض «عالم أندريه تاركوفسكي» ١١ مايو يعرض فيلم «أندريه روبلوف»، وتم يوم ١٢ مايو عرض فيلم «سولاريس»، ويوم ١٣ مايو تم عرض فيلم «المرأة»، ويوم ١٤ مايو عرض فيلم «ستالكر»، كما شاهد جمهور المكتبة مسرحية «الكس ب»، يوم ١٥ مايو والذي عرض فيلم «جنين». ويوم ١٦ مايو عرض فيلم «القران» وأقيم حفل ملحنون سكندريون أداء أحمد جمال وسلمي ناجي وذلك في تمام الساعة الثامنة مساءً. ويوم ٢٧ مايو أقيم الحفل الثالث «بين الموسيقى الشعبية والسيرة الهلالية في صعيد مصر» وذلك في تمام الساعة الثامنة مساءً.



عميد بحري متقاعد عبد العزيز أبو قنديل عضو منظمة بيمكو

١- التطورات في آسيا

تبنى دول آسيا معظم سفن العالم. ويزداد نصيبها في سوق بناء السفن في ترسانها. وأصبحت كل مكونات التجهيزات في السفن من الحديد الأساسي إلى الإلكترونيات المتقدمة التي تدخل في صناعة المعدات البحرية متوفرة في جميع بلدان آسيا. ولدى بعض بلدان المنطقة القدرات الهائلة في أكثر التقنيات البحرية المتقدمة بالإضافة إلى إمكانيات تصميمات السفن والأبحاث المتعلقة بها. وصارت هذه الدول تصمم وتسوق وتبنى السفن لجميع دول العالم وتنافس بشدة على كل السفن.

شهدت المنطقة قيام الكثير من الشركات الملاحية الكبرى بما في ذلك أكبر شركات إدارة وتشغيل الخطوط الملاحية وسيطر دول المنطقة على حوالي نصف تجارة البضائع الإصب السائلة والجافة في العالم. وتنبأ الكثيرون بأن المنطقة ستسترد العالم في القريب في مجال توفير العاملين في البحر وفي مجال إدارة عمليات تشغيل السفن للتغير. من ناحية أخرى، توجد في المنطقة أكثر الموانئ الضخمة العاملة في العالم. وأصبح في آسيا أكبر المؤسسات الصناعية البحرية ويزداد اشتراكها في التنمية العالمية. كما أن العديد من دول آسيا أصبحت لديها استثمارات هامة فيما وراء البحار في القطاعات البحرية الأخرى لإدارة الموانئ والمرافق البحرية.

لكن بالرغم من كل هذا النمو السريع في عمليات التجارة البحرية، فإن التطلعات الآسيوية تبدو عازفة عن القيام بدور إيجابي أكثر في قضايا السياسة البحرية الدولية. وهناك قلقاً من أن الدول الأوروبية البحرية التقليدية، والتي يقل نصيبها في السفن وتنشط في خبراتها البحرية تدريجياً، لازالت لديها بعض الهيمنة والسيطرة في قضايا السياسة البحرية الدولية. وهذه المركزية الأوروبية تمتد إلى العديد من النشاطات في خدمة النقل البحري الدولي كالتأمين البحري وأعمال السمسرة وتأجير السفن والأعمال التمويلية. فالكثير من المؤسسات الدولية التي تتناول النقل البحري العالمي موجودة في الغرب. وهذا الأمر جعل دول الشرق تترك هذا الجانب من النشاط.

وهناك من يعتقد أنه لكي يزداد نمو

أوراق بحثية في قضايا النقل البحري العالمي

عن نشرة مؤتمر منظمة BIMCO May, 2001

والتعرف على هذه الصناعة الحيوية لأهميتها.

لكن هناك مجالات عديدة لقضايا مهمة تواجه النقل البحري الأوروبي. فالنقل البحري يرتبط جيداً بالاتجاهات السياسية التي ينتهجها صناع السياسة في أوروبا. فتوسيع الاتحاد الأوروبي سيؤدي إلى انضمام عدد جديد من الأعلام المهمة. والعلاقات بين أوروبا وباقي دول العالم، وخاصة عندما تثار قضايا مثل الاتفاقات التجارية الدولية والمنافسة والتنظيمات، لها تأثير مباشر على صناعة النقل البحري الأوروبي.

فالإتفاقات الخاصة بالسلع مثل تلك المتصلة باستيراد الموز أو تخصيص حصص لمنتجات الحديد، تعتبر قضايا لا يستطيع النقل البحري التأثير فيها ولكنه يستجيب لها. ومن الواضح أن الاستقرار السياسي قد يعطى ملاك السفن فرصة أفضل للتخطيط على المدى البعيد بدلاً من الإضطراب إلى الاستجابة لتأثيرات الأحداث.

وتظهر أسلوب التنظيم الخاص بالمنطقة الذي يسيطر على قضايا بحرية مثل السلامة في البحار والمنافسة وأحوال العمال يعتبر أسلوباً جديداً تحاول صناعة النقل البحري الأوروبي التأقلم معه. فهناك قلق حول تصميم المفوضية الأوروبية والبرلمان الأوروبي على إتخاذ دور قيادي في قضايا السلامة البحرية، بينما كان هناك - لعدة سنوات - تفهماً بأن التنظيم يجب أن يكون عالمياً ودولياً ويفضل أن يترك في يد المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية ILO. وهناك اعتقاد بأن المفوضية تدفع إلى كارثة وأنه غالباً ما تضرع عليها قضايا بحرية فنية خاطئة أو مغرضة كما أن هناك قلق من وجود إختلاف بين أسلوب السلامة البحرية الأوروبية وبين التنظيمات الوطنية الأخرى والدولية، مما يجعل النقل البحري الدولي في مواقف صعبة.

وهناك أيضاً بعض التساهم حول السلطات التي ستمنح لوكالة السلامة البحرية الأوروبية EUROPEAN MARINE SAFETY AGENCY والتي ينتظر تشكيلها كجزء من الإجراءات الناتجة عن حادث غرق الناقله ERIKA وتسرب شحنتها من الزيت الذي لوث الساحل الفرنسي. هذا بالإضافة إلى القضية الهامة والصعبة الخاصة «بموانئ اللجوء» PORTS OF REFUGE التي ينتظر أن تثيرها المفوضية الأوروبية في مناقشتها. وهناك مخاوف أخرى حول تنظيمات المنطقة فيما يخص قضايا البيئة التي ستؤدي إلى وضع قواعد مخصصة بخصوص تلوث البيئة البحرية والانبعاثات من الغازات والمواد، والتي ستسبب متاعب كبيرة للسفن التي تنتقل بين المناطق التنظيمية المختلفة الأخرى.

أزمة تطعيم السفن والقوى العاملة

تعتبر قضية مؤرقة في النقل البحري الأوروبي أكثر من أي مكان آخر في العالم. فزيادة عمر العاملين في صناعة النقل البحري سواء في البر أو على السفن، بالإضافة إلى صعوبة جذب الشباب الأوروبي للصهنة البحرية والإحتفاظ بهم فيها متصلة بصورة الصناعة في نظر الرأي العام الأوروبي وإدراكه بالمزايا وأحوال العمل فيها. هل هذه القضية ستحل بزيادة استخدام البحارة من خارج المنطقة؟

وما هي المستويات المطلوب الإحتفاظ بها؟ أسئلة تحتاج إلى مواجهة من السياسيين والقائمين على الصناعة البحرية، والقرارات المطلوبة لها تأثير هام في المستقبل البعيد.

ونأحي أخرى هامة لها تأثير على عمليات صناعة النقل البحري الأوروبي تدور حول مشاكل الأمن المتزايدة وخاصة بعد القبض على العديد من السفن التي اشتركت في محاولات اللجوء السياسي والهجرة والهاربين STOWAWAYS وتهريب المخدرات. وتؤثر هذه المشكلة على القائمين بتشغيل السفن والمنظمين للقواعد والقوانين. ويطالب القائمون بتشغيل السفن بسياسات واضحة مع مراعاة الظروف العاطفية والعملية من القائمين بوضع القواعد والقوانين وتنفيذها.

ورغم ما سبق، فإن هناك دلائل إيجابية لصناعة النقل البحري الأوروبي. فقد قامت عدة دول أوروبية بإتخاذ إجراءات لتقوية صناعتها من خلال إجراءات حكومية مثل قوانين ضريبة السفن TONNAGE TAX التي تبدو لها مؤشرات مبشرة.

إن النقل البحري أصبح يُعترف به كعامل قوى هام لإنهاء التكديس في حركة النقل بين الدول الأوروبية بإجراءات إيجابية لتشجيع التجارة البحرية سواء عن طريق البحر في المسافات القصيرة بين الموانئ الأوروبية، أو في الأنهار الداخلية التي تعبر القارة الأوروبية. وما دام هناك حماس سياسي لتنمية التجارة البينية بين الدول الأوروبية فقد إهتمت صناعة النقل البحري بتنظيم خطوط جديدة للنقل البحري وإهتمت بتوفير الإمكانات والتسهيلات في الموانئ الصغيرة لاستقبال التجارة عبر المسافات القصيرة.

هذا ويُنتظر أن تقوم الصناعة بتركيبة المفوضية الأوروبية لدورها في تحسين الخدمات في الموانئ وتشجيع التنافس وتنسيق التعاون لتحسين البنيات الأساسية للموانئ. وعلى المفوضية تشجيع النقل البحري باعتباره وسيلة ذات كفاءة وصديقة للبيئة لنقل البضائع. وعلى السياسيين والرأي العام الأوروبي الاعتراف بذلك.

٢- التطورات في الولايات المتحدة

الأمريكية

إن الظروف الاقتصادية للولايات المتحدة تبقى المحرك والمفتاح للتجارة العالمية. فالنمو القوي في الولايات المتحدة ساعد في تقليل التأثير السلبي للإتجار المالي في آسيا الذي هدد بالإنتشار إلى باقي أنحاء العالم، وجعل هذا الإتجار محصوراً في دول آسيا. وبالمثل فإن التطلعات بالنسبة للنقل البحري العالمي تعتمد على ما إذا كانت الولايات المتحدة ستبقى نهاية اقتصادية قوية أو ضعيفة للأحوال الحالية المتردية. وعلى العموم لا يمكن تجاهل الولايات المتحدة.

هناك إدارة جديدة في الولايات المتحدة، وصناعة النقل البحري تراقب بحذر احتمال تغيير السياسة الأمريكية التي ستؤثر على صناعة النقل البحري الدولي. هل ستكون هناك ضغوط لحماية التجارة والنقل البحري للولايات المتحدة وهي السمة في كل إدارة أمريكية جديدة؟ هل هذه الضغوط ستكون قليلة التأثير أم تكون ذات تأثير قوي متزايد؟ ما هي سياسة إدارة الرئيس بوش حول موقف البحرية التجارية الأمريكية؟ هل سيكون هناك ضعفاً تجاه شراء السفن من الخارج؟ وهل ستكون القيود القوية لقانون جونز JONES ACT قادرة على مقاومة الضغوط الدولية لإنهاء التفرقة بين الأعلام؟ أم ستكون صفقة تتناول فائض السوق حتى قبل أن يصبح النقل البحري متأثراً بقواعد منظمة التجارة الدولية WTO؟ (قانون جونز صدر سنة ١٩٢٠ ويسمح للمضايقات أو البحار الأمريكي بالمطالبة بتعويض من مالك السفينة عند إصابته في حادث حتى لو كانت حدثت في غير أوقات العمل مادامت حدثت في مكان عمله بالسفينة. كما يسمح لورثة المتوفي بمطالبة مالك السفينة بالتعويض في حالة وفاة عائلته).

كيف ستتطور سياسة الطاقة في شأن واردات الولايات المتحدة من البترول والغاز مع احتمال استخدام احتياطي الولايات المتحدة من الطاقة؟ قمع حجم تلك القدرة الهائلة للولايات المتحدة هناك عدة نواحي سياسة لا بد وأنها ستؤثر في صناعة النقل البحري العالمي وخاصة تجارة الخطوط الملاحية LINER TRADE وتجارة الصب BULK TRADE لسائبة والجافة.

إن صناعة النقل البحري التي تعتمد على الاحتياجات، لدى اهتمامات كبيرة بالعلاقة بين الكتل التجارية الكبيرة والنقل البحري يتأثر حتماً بالصراعات التي غالباً ما تنتهي بفرض رسوم أو تعريفات أو جمارك على السلع الهامة فالولايات المتحدة عادةً تتخذ موقفاً عصبياً قوياً في الصراعات التجارية. ومن الشواهد على ذلك ما أصبح يعانيه الطرف الثالث في الصراعات بين الولايات المتحدة واليابان حول المعاملة اليابانية في موانئها. وكذا الصعوبات حول استيراد بعض السلع إلى دول الاتحاد الأوروبي كالموز ومنتجات الحديد. هل هذا سيكون المنهج في المستقبل؟ أم سيكون لمنظمة التجارة الدولية WTO موقفاً تصالحياً أكثر؟

قضايا أخرى تؤثر في النقل البحري الدولي تدور حول مشاكل الاختلاف في تفسير القانون بين حكومات الولايات المتحدة الأمريكية والحكومة الفدرالية، حيث

توجد أحياناً حساسية محلية بخصوص قواعد شئون البيئة التي تؤثر على السفن الزائرة والتي يفهم منها الحاجة إلى المحافظة على البيئة والتي تتمشى فقط مع القوانين المحلية. فبينما توجد قرارات صعبة في ولاية واشنطن وحتى تلك التي في المنظمة البحرية الدولية بشأن التجهيزات على السفن والمناطق الاقتصادية (ما بعد حدود المياه الإقليمية). وهناك تخوفاً من حماس وغيره بعض السياسيين التي تترجم على أنها تهديدات بوضع قواعد أشد، وهو أمر غير مناسب وغير مرغوب.

فبينما أصبحت صناعة النقل البحري معتادة على حقيقة أن الولايات المتحدة الأمريكية تعامل من يلوث البيئة البحرية بطريقة فظة، هناك قلق بسبب المسئوليات الصارمة الكثيرة التي تطبق في حالات تسرب الزيوت بطريقة خفيفة أو عندما يكون الإتهام محل شك. وتعرض السفن للمخاطر في المناطق القريبة من السواحل الأمريكية كثيراً ما تُضخم وخاصة بعد وقوع حادث أدى إلى تسرب بعض الزيت إلى المياه من سفينة رغم عدم تسبب السفينة فيه وعدم إرتكاب طاقم السفينة أي خطأ.

من ناحية أخرى، حدث تقدم كبير في تطوير الموانئ في الولايات المتحدة، لكن القلق لا زال لأن الكثير من الأرصفة والمحطات TERMINALS تشكل خطورة على السفن إذ أن القائمين بتشغيل هذه المحطات كثيراً ما لا يهتمون ولا يراعون احتياجات السفن أو سلامتها في شأن أسلوب الشحن والتفريغ وكذلك في شأن تحريك الصنادل ولنشات القاطرة بالقرب من السفن الكبيرة في بعض الأنهار الهامة والممرات المائية، منذرة بحدوث مخاطر غير مقبولة. وبينما ينتظر الموافقة على إجراءات السلامة في الموانئ في الولايات المتحدة سيبقى القلق حول شروط وجود مياه كافية تحت السفن UNDER KEEL CLEARANCE وضرورة وجود مساعدات ملاحية معينة والتقييد بخدمات حركة مرور السفن VTS.

هناك مساندة دولية لحفر السواحل الأمريكية وجهوده في تقرير حوافز للسفن الجيدة المستوى بتقليل الفحوصات عليها. ويرجو القائمون بتشغيل السفن أن يثبت برنامج نوعية السفن سنة ٢٠٠١ QUALITY SHIP 2001 نجاحه، ويشجع الملاك على المحافظة على مستويات سفنهم. وفي نفس الوقت هناك قلق من إنحراف التصرفات المحلية في شأن سلطات الدولة في الميناء PSC وأن يكون هناك مستوى أكبر للتنسيق بين مناطق التفاهم MOUS في الولايات المتحدة ومناطق التفاهم الأخرى في العالم.

٤- تجارة ناقلات الحاويات (CONTAINERSHIP TRADE)
تعتبر هذه الأيام أوقاتاً عصيبة وقابلة للإنفجار للعاملين في تشغيل الخطوط الملاحية المنتظمة، حيث أن الإستقرار ضئيل في قطاع تحدث فيه تغييرات فنية وإستراتيجية وحتى سياسية كبيرة. فهذا القطاع يتسم بالنمو الكبير في حمولات السفن ناقلات الحاويات، ويعاود تنظيم نفسه باستمرار وتتسع فيه عمليات الاندماجات والتفكير في الاستثمارات الجديدة حتى في بناء وتشغيل السفن الأكبر. ويستمر السوق في إستيعاب السفن الجديدة التي يطلب بناؤها بالرغم من تأثر

التجارة عبر الأطلنطي وعبر الباسيفيكي بهدوء السوق التجارية الأمريكية. وقد أدت إستعادة الأحوال الاقتصادية في آسيا إلى تصحيح الخلل في الميزان التجاري الذي حدث في الفترة سنة ١٩٩٩ - سنة ٢٠٠٠. وهناك عدد كبير من القائمين بتشغيل السفن قد أعادوا ترتيب أنفسهم مع السفن العملاقة الجديدة وقاموا بتسيير سفنهم في خطوط ملاحية أخرى. هذا بالإضافة إلى أن تخريد السفن القديمة لا زال بطيئاً بالرغم من أن هناك إتجاهاً إلى تخريد السفن القديمة بدلاً من بيعها في سوق السفن المستعملة لإعادة تشغيلها.

كانت هناك وقفة بعد الاندماجات الكبيرة التي حدثت في التسعينيات والتي شاهدت اندماجات في خطوط ناقلات الحاويات الكبرى. وهناك تحالفات إستراتيجية تتم وتتغير، لها تأثير كبير على المنشآت في الموانئ. فعمود تشغيل الموانئ ومحطات تداول الحاويات تتغير لخدمة هذه الاندماجات والإتحادات.

في النهاية فإن الأحجام الهائلة للخطوط الملاحية المنتظمة الكبرى أصبح لديها القدرات الشرائية والإمكانات المادية التي تمكنها من شراء السفن وإدارة تشغيلها وكذا التعاقد على إدارة الموانئ ومحطات تداول الحاويات. وهناك أيضاً إتجاه لإعطاء موانئ الحاويات مزيداً من العناية والإهتمام وتخصيص موانئ لتداول الحاويات فقط، بما قد يؤدي إلى عدم حاجة الخطوط الكبيرة لاستخدام الموانئ العامة الأخرى.

هل هناك مستقبل لشركات الخطوط الملاحية الصغيرة بعد إنتشار أساطيل شركات الخطوط الملاحية الكبيرة في خطوط التجارة البحرية الرئيسية؟ وهل سيتم إنضمامها للشركات الكبيرة لمحاولة البقاء؟ يعتقد البعض أن هذه الشركات الصغيرة قد تقوم بالعمل في الخدمات التي أصبحت الشركات الكبرى لا تهتم بها، وهي الخطوط الملاحية بين الموانئ التي لا تزورها سفن الشركات الكبرى بسبب ضعف قدرات تلك الموانئ والخدمات التي توفرها. كما يمكن للشركات الصغيرة تقديم الخدمات إلى الموانئ الكثيرة التي تتجاوزها سفن الشركات الكبيرة في رحلاتها بغرض الإسراع في الرحلات للحصول على الأجور العالية من نقل البضائع التي تحتاج إلى هذه السرعة والدقة في المواعيد. كما أن هناك حاجة إلى عمليات الروافد والتغذية FEEDERS إلى الموانئ الصغيرة كلما زادت أحجام سفن نقل الحاويات وكلما زاد التركيز على استعمال الموانئ المحورية HUB PORTS.

ثم ما هو الحجم الأكبر الذي ستصل إليه سفن نقل الحاويات؟ إن تقرير الحجم الأمثل لهذه السفن يختلف فيه الخبراء في ظل الرغبة في تقليل التكلفة مع اقتصاديات الأحجام ومقارنة ذلك مع عدم المرونة وتعدد الرحلات. ناهيك عن مشاكل قدرة الإستيعاب في الموانئ وفي محطات تداول الحاويات. إلا أن الدراسات الفنية ترى أن هناك عوائق هندسية في زيادة أحجام سفن نقل الحاويات إلى قدرة حمل ١٠ آلاف حاوية مكافئة وهي المعروفة بـ POST PANA MAX. أما فكرة السفن العملاقة التي يمكنها المرور في خليج الملكال والتي تسمى MALACCAMAX فإنها تُعامل باهتمام متواضع أكثر من النظر إليها بسخرية.

وبما أن الإهتمام هو بزيادة حجم الوحدة، فإن هناك عدد قليل من المشتغلين بإدارة نقل الحاويات يعتقدون أن السوق مستعد لإستيعاب الخدمات السريعة التي تقدم بها السفن الصغيرة. قبالرغم من أن مشروع تشغيل السفن السريعة في الأطلنطي يعتبر أكبر تجربة لهذا المشروع فإن هناك آخرون مستعدون لتشغيل سفن تقليدية سريعة بين موانئ محددة فقط. والسؤال هو: كيف يمكن لهذه الموانئ المنافسة في العمل مع السفن العملاقة؟ علينا إنتظار الإجابة.

وسوق إستئجار سفن نقل الحاويات لا زال مزدهراً ونشطاً رغم إعتياده كلفة على الخطوط الملاحية الرئيسية في العمل، والتي تضم مجموعة مختارة من شركات إدارة تشغيل السفن.

وسيكون هناك أسئلة حول تفسير الضرائب بما يناسب النظم الحكومية مثل ما يحدث في ألمانيا التي شجعت على بناء عدد كبير من سفن نقل الحاويات لطرحها في سوق تأجير السفن. إلا أن الزيادة المستمرة في أحجام ناقلات الحاويات التي تطرح في سوق التأجير أصبحت تثير التساؤل. فإلى أين ستنتهي هذه العملية؟ وتعدد الهجوم على مؤتمرات الخطوط الملاحية المنتظمة LINER CONFERENCES. ومن الصعب تجاهل المواقف المعارضة للمفضية الأوروبية التي تقوم بالضغط وتكثيف القوى التقليدية المعارضة والمتمسكة بالمؤتمرات التقليدية. فالمعارضة ترى أن مؤتمرات الخطوط الملاحية المنتظمة التقليدية قد إنتهى أجلها وأن عليها تحديث نفسها بالأخذ في الحسبان حقائق النقل الحديث.

من جهة أخرى فإن تنظيمات وتجمعات ملاك السفن أصبحت تميل إلى خلق المنازعات والإعتراضات والتحديات مما يجعل الجهات التشريعية والمنظمة مضطرة للإستجابة لها.

وإذا كانت قضايا المنافسة تثير بحالة كبيرة، فهناك قضايا أخرى تختص بالبيئة لا يمكن لقطاع النقل البحري تجاهلها. ففضية فقد الحاويات من فوق سطح الناقلات وحواشي إصطدام السفن الأخرى تهدد بحاويات الطاقة وشبه الغارقة قد يهدد بها الرأي العام العالمي. وبدأت الشركات المختصة بالتأمين على البضائع المنقولة بحراً والتأمين على أبدان السفن تتخبر من الزيادة السريعة في المطالبات من جراء تلف العديد من الحاويات وما يتسبب عنها من تلف وأضرار للسفن الأخرى التي تضطرب بالحاويات المفقودة في البحر. كما زاد الإهتمام بسلسلة حوادث الحرائق الكيماوية الناتجة عن عدم الكشف والإفصاح عن وجود البضائع الخطرة والكيماوية في الحاويات. وهناك قضايا أخرى للسلامة يجب على القطاع الإهتمام بها وهي إجراءات تشغيل الحاويات على السفن والتي تؤثر على السلامة في محطات تداول الحاويات وفي البحر. كما تؤدي إلى تعطيل السفن التي تحاول الإلتزام بمواعيد رحلاتها. لذلك المتناحية لسفن نقل الحاويات تحيط بها المخاطر بغض النظر عن الحجم أو طاقته النقل.

(الجزء الثاني في العدد القادم)



اللوجستيات فى الموانئ ومحطات الحاويات

شهر أكتوبر ٢٠٠١ أدى إلى إرتباك فى نظم التشغيل (Container Terminal Operation System) الأمر الذى أدى إلى القيام بجرده كامل لمجمل مخزون الحاويات (Entire Inventory) فى المحطة الذى كان يبلغ ٨ آلاف حاوية لمعرفة مواقع حاويات العملاء سواء الصادرة أو الواردة وترتب على ذلك زعزعة الثقة فى نظام إدارة المحطة لدى العملاء. واستمر ذلك لمدة ١٢ ساعة أدخلت الإدارة والمتعاملين مع المحطة التى تتداول نحو ٤٠٪ من مجموع تداولات الحاويات فى الميناء، فى حالة من الفوضى.

فالنقل البحرى الدولى وأنشطة الموانئ المرتبطة به (Transport & Port-Related Activities) صارت جميعها تركز بقوة على إضفاء قيمة إضافية على السلعة المنقولة خلال مختلف المراحل اللوجستية. سواء أكانت قيمة مادية أو قيمة زمنية أو قيمة تسويقية أو قيمة تخزينية استراتيجية. وتقوم اللوجستيات بدور بارز فى جعل فترة التزود أو إعادة التزود بالمواد أو الخامات اللازمة لدوران خطوط الإنتاج الصناعى أقصر ما تكون. (Lead Time) فلكى لا تجمد المصانع قسطاً كبيراً من السيولة المالية فى مخزونات. فإن مديرى المشتريات ومديرى الإدارات المالية غالباً ما يتم الإتفاق بينهم على جدولة التدفقات لإحتياجات الإنتاج من حيث الكميات والتوقيتات بناءً على خطة تسلسل العمليات الإنتاجية التى تستلزمها التعاقدات أو إشباع طلبات الأسواق. وبذلك تكون هناك خطة لتحديد مستوى المخزون الذى يتعين عنده نقطة إعادة الطلب لمزيد من الخامات أو المواد (Re-Ordering Point) مع حسابات الزمن اللازم لفتح الإعتمادات والشحن ووصول المواد، إذ يدخل ذلك فى صميم عمليات اللوجستيات المرتبطة بما قبل التصنيع وأثناءه حتى تبدأ لوجستيات التوزيع السلى فى مرحلة ما بعد الصناعة. وجميع هذه الأنشطة تعسرف به (Logistics-Dependent Economies).

هل بوسعنا ونحن نخطط لقيام هذه الصناعة لدينا أن يكون المفهوم الحاكم لها هو التنافس المتكامل (Integrated Competition) الذى يخلق مجسالات عمل متكامل رأسياً أو أفقياً بما يوسع من مجسالات الأعمال والدخول. فصناعة اللوجستيات بإعتبارها الحلقات الوسطى والوسيلة ما بين مصادر الخامات والمواد وقواعد الإنتاج ومختلف الأسواق، صناعة

إعلان ظهر على الصفحة الأخيرة من مجلة (Port of Singapore) فى عددها الرقم (٥) ملمحاً هاماً من هذه التطورات حين تشير إلى أن الأجهزة الإلكترونية المساعدة على الإبحار والعمل والتأمين للسفينة بوسعها أن تقوم مقام ٣٠٠ مهندس. فقد جعلت هذه الإمكانيات الإلكترونية الرقمية من اللوجستيات اقتصاداً عظيم الأهمية.

وفى هذا المضمار كانت مصر من الناحية التاريخية من أوائل الدول التى ضربت بسهم وأفر فى مجسالات صناعة اللوجستيات من واقع فهمها لأهمية هذه الأنشطة الاقتصادية اعتباراً من النصف الأول من القرن التاسع عشر. حيث كانت رؤية محمد على والى مصر تتلخص فى أن دور مصر فى تلك الأثناء يقوم على أسس الإنتاج والتوزيع السلى وتجلي ذلك فى تعبيرة للقنصل الفرنسى الذى يقول فيه: (أنا زارع وتاجر) إذ تعتبر التجارة هى الميدان الذى تبرز فيه أدوات وفعاليات الخدمات اللوجستية. فقد أفضت رؤية محمد على الإستراتيجية المرتكزة على الجغرافيا السياسية لمصر أن الأسواق الخارجية التى وفقت مصر فى الدخول إليها كانت هى التى قدمت حوافز النمو وتطور الإنتاج للصناعة المصرية. وأدرك محمد على أهمية الدور الذى يقع على عاتق أسطول النقل البحرى الذى يمكن صناعات مصر الناهضة من إحراز التفوق والنجاح بجعل المنتجات الصناعية تذهب إلى عدد من الأسواق الدولية. وكان ذلك إدراكاً مبكراً لموقع الأسطول البحرى فى نهضة الإقتصاد الصناعى بإعتباره من ضمن أهم العناصر فى صناعة اللوجستيات. إضافة إلى احتكار محمد على طريق النقل التجارى ما بين القاهرة والسويس.

كانت اللوجستيات التى استخدمتها مصر فى عهد محمد على هى لوجستيات عصر البخار فى القرن التاسع عشر بأنماطها التقليدية سواء على مستوى التجهيزات الآلية على السفن أو التجهيزات الآلية على أرصفة الموانئ، بحيث يمكن نعتها باللوغستيات المينائية البدوية (Port Manual Logistics) وكان تطويرها يضى بخطى وثيدة تستغرق وقتاً كبيراً. بعكس القفزات التطويرية التى تنطلق بها متاهج وأدوات هذه الصناعة الحيوية الهامة فى عصرنا الراهن. وصارت معتمدية (Dependability) أجزائه ومركباته على بعضها البعض أوسع وأعمق من أن يتم التفريط فى أهميتها. فمجرد حدوث عطب فى نظام تشغيل نظام الحواسيب فى محطة حاويات ميناء (Bremenhaven) خلال

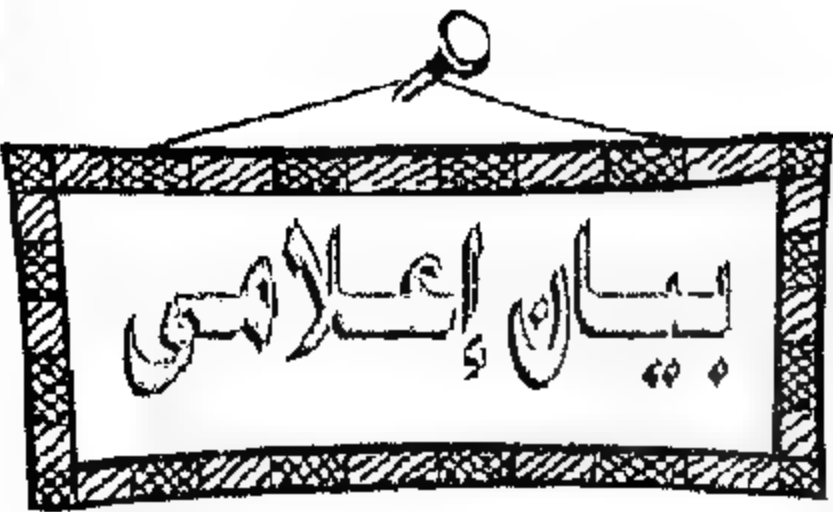
وتدخل الإدارة للحاويات على اتساع السوق العالمية (International Container Management) فى صميم البناء الهيكلى للتجارة البحرية الدولية وكذلك نظم النقل العولمى مستعبد الوسائط والأساليب والاتجاهات. ومع الإزدياد المطرد فى زيادة أعداد الحاويات المستورعة لتدفقات التجارة العالمية المحمولة بحراً. وكما أن أجيال السفن تتطور على نحو دائم فإن الحاويات أيضاً لا يكف صانعوها ومستخدموها عن متابعة تحديث صانعتها وطرق استخدامها. فالحاويات المبردة بنظم صانعتها التى كانت تعتمد على حقن جذرها بالهواء المنفوخ لإستخدامه كمادة عازلة حول الحارة (Blown-Air Insulated Containers) صارت الآن مصممة على أساس الإتصال بتجهيزات التبريد المتوافرة فى السفينة الناقلة. (Fitted With Carriers Refrigeration System) ذلك ما دعى مشغلو الخط التجارى البحرى (P & O Ned Lloyd) إلى تقديم طلب (Fairplay أكتوبر ٢٠٠١) لإحدى الشركات الصينية لتصنيع ١٤٥٠٠ حاوية تبريد (٦٠٠٠ × ٢٠ قدم و ٨٥٠٠ × ٤٠ قدم) لإستخدامها على سفن الحاويات من الطراز الحامل لعدد ٤١١٢ حاوية التى تصمم لإتاحة ١٣٠٠ موضع/مأخذ تيار (Reefer Points) بما يعادل ٣٠٪ من جملة حمولة السفينة وهى نسبة تشير إلى إزدهار صناعة التبريد عن طريق النقل بالحاويات (Refrigeration Industry)، والتى بلغت إلى الآن نحو ٥٥ ألف حاوية مختلطة (Boxes) فى العام.

وهناك تساؤل يشق طريقه إلى مقدمة الصورة بالنسبة لما يحدث فى عالمنا الذى بات محكوماً بفاهيم ومفاعيل الحضارة الرقمية (Digital Culture) وهو ما هى الصورة التى ستكون عليها اقتصادات وأنشطة اللوجستيات مع توسع دخول الاستخدامات الإلكترونية فى أغلب مناهج الإدارات الميدانية للشحنون الاقتصادى فى مجسالات التجارة الإلكترونية والحكومات الإلكترونية والتسويق من على مقعد فى البيت أو المكتب أو السيارة أو الطائرة أمام شاشة الكمبيوتر الشخصى وكل ذلك بإستخدام النقود الإلكترونية (E-Money) وأدوات السداد أو الدفع الإلكترونية المتعددة. وعلى أى صورة ستصبح الإجراءات الجمركية والمستندات الجمركية من خلال الإندماج العميق لهذه الحضارة الرقمية فى شئون المسادلات التجارية الدولية. وبالعكس

تتميز بعمليات التحديث المستمر (Modernization) والتنوع فى مجموعات الخدمات والتسهيلات (Diversification) والتناغم فى الأداء ولتشابكات (Harmonization) على الماء وعلى الأرض وفى الهواء ما بين العاملين فى البنوك وموظفى الجمارك ومستخدمى شركات التأمين. وبين هؤلاء وبين العاملين فى الوكالات الملاحية ومحطات الحاويات والمستودعات وشركات النقل ووكلاء الشحن وشرطة الموانئ. والعاملين فى هيئات الموانئ ووكلاء صناعة تطبيق السفن (Manning Industry) وشركات صيانة وأصلاح الحاويات والسفن. كل هذه المنظومات تعد من عناصر صناعة اللوجستيات فى الموانئ ومحطات الحاويات وظهانرها الموانئ (Hinterlands) وأمامياتها (Forelands) وكل مجال تزوده وسائل نقل وتداول التجارة الدولية على إمتداد كوكب الأرض.

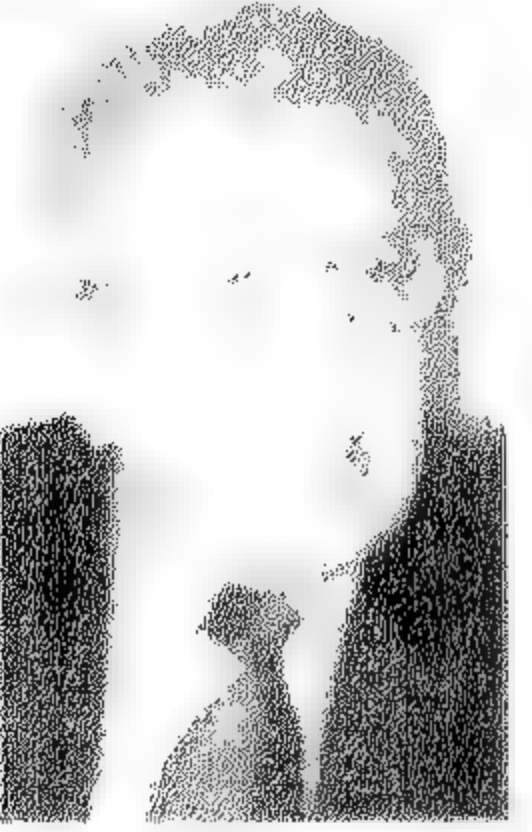
وبرغم أن صناعة الخدمات اللوجستية شأنها شأن كل قطاعات الإقتصادات الدولية تعتبر من الصناعات الباحثة عن الربح (Profit related) فإن من صميم أهدافها أن تخلص عملياتها من كل التكاليف التى تضر بأرباح الشركات المشتربة للخدمات اللوجستية (Cost Dis-advantages) فإزدهار الإقتصاد للوجستى فى الأساس يقوم على التطبيق لعملى لنظرية أن يكون الربح قاسم مشترك ما بين الجميع. (Win-Win) وتجاهد كل الأطراف للحيلولة دون سيادة منطق أن تكسب أطراف على حساب أطراف أخرى (Win-Lose) وإلا أدى هذا لسلوك الذى لا يدعم النمو المتوازى والمتوازن لشتى الأطراف المنخرطة فى أنشطة وعمليات التجارة العالمية إلى أن يبنى الجميع بخسائر ثقيلة (Lose-Lose) وليس لهذه الأهداف وجدت صناعة اللوجستيات.

فبسبب شن القوات الأمريكية الحرب على أفغانستان فرضت كثير من خطوط النقل البحرى أجرة إضافية لتغطية مخاطر الحرب (War Risk Surcharges) وقد أدى ذلك إلى صراعات المصالح لإقتصادية مع الشاحن والمستوردين، بسبب إرتفاع هذه العلاوة إلى ١٥٠ دولار على الحاوية مقاس ٢٠ قدماً. ودارت المفاوضات ما بين الأطراف لخفضها إلى ٥٠ دولاراً وقد حدث ذلك بسبب خدمات التأمين اللوجستية قد إرتفعت أقساطها. وبعد ذلك عيلاً لوجستياً يزيد من أثمان الخدمات والسلع. وبعد التكدس (الإكتظاظ/ الإزدحام) فى الموانئ، أو محطات الحاويات مؤثر



بتاريخ ٢٠٠٣/٤/٢٤ ترأس
السيد المهندس/حمدي الشايب-

وزير النقل -
اجتماع
المجلس
الأعلى
للموانئ
بالأسكندرية
وحضره جميع
أعضاء
المجلس من
الجهات
الممثلة به



(وزارة الدفاع والداخلية وقطاع الأعمال العام وهيئة الاستثمار وغرفة الملاحية المركزية) ولأهمية الاجتماع دُعي لحضور السادة رئيس اتحاد الغرف التجارية ونائبه لمناقشة الضوابط الخاصة بمنح تراخيص مزاولة الأعمال المرتبطة بالنقل البحري في الموانئ المصرية من شحن وتفريغ وتداول حاويات ووكالة ملاحية ونشاط التخزين والمستودعات وصيانة السفن والأشغال البحرية والتوريدات وقوانين السفن وبما يتمشى مع التطور المنتظر بالموانئ المصرية وزيادة معدلات الشحن والتفريغ وتقديم خدمات مميزة للسفن التي تتراد الموانئ المصرية وبما يضمن زيادة الاستثمارات في هذه الأنشطة وبما يحقق قدرة تنافسية وتحسين في الأداء وسمعة الموانئ المصرية وخدماتها بين موانئ الجوار، كما تم مناقشة آثار تطبيق القرارات التي صدرت بتحديد مقابل أداء الخدمات في الموانئ، ونقل السيد رئيس اتحاد الغرف التجارية إنطباع ورأى المستعالمين من المصدرين والمستوردين وتأثير هذه القرارات على قدرتهم التنافسية في الخارج وتأثير هذا المقابل أيضاً على المستهلك في الداخل..

وقد أمر السيد المهندس وزير النقل بإعطاء فرصة أكبر نحو استقرار هذه القرارات وتأثيرها بتشكيل لجنة بين قطاع النقل البحري والغرفة التجارية المصرية لدراسة أحسن تطبيق لهذه القرارات وبما يحقق الهدف المرجو منها على أن ينتهي ذلك بأسرع ما يمكن وقبل بداية السنة المالية الجديدة..

العالمية بعضها ببعض والعولة جاءت وفي ركابها مشروعات وتصورات عن كيفية إزالة الحدود والحواجز والفجوات ما بين القوى الإنتاجية والإستهلاكية المؤثرة. ولذلك لم تكن إقتصادات اللوجستيات طائراً غرد خارج السرب لأنه بدونه كانت العولة ستظل اسماً من غير معنى أى نظرية بدون تطبيق. ولذلك ولدت صناعة اللوجستيات الحديثة من رحم العولة الإقتصادية لترفع وتزيد من معاملات الارتباط.

وما لم تباكر كثير من الدول إلى بناء شراكة على أسس الإعتماد المتبادل بحيث تكون ثنائية الوظيفة أى منتجة للخدمات اللوجستية إلى جانب كونها مستهلكة لها في إطار ما يعرف بالتجارة الخارجية- الصادرات والواردات- فإن ذلك سوف يؤدي إلى تركيز الاحتكارات الخارجية لهذه الصناعة. وبعد الإشتراك الدولي في إنتاج وتوزيع هذه الخدمات عنصراً هاماً في كبح جماح التضخم في أسعار منظومات الخدمات اللوجستية. إذ سننظر كثير من الدول المتقدمة المنتجة للتسهيلات اللوجستية بعين الإعتبار لشروط التنافس إلى أهمية التكاليف وهوامش الأرباح المبنية على نماذج واقعية- Based On True Cost Model) بحيث لا يترك الجبل على الغارب لمن يرغبون في المبالاة في الأسعار (Over pricing) هذا الإقتصاد الأكثر تشعباً وإنتشاراً يقوم في مجال التنافس الدولي على عناصر من القيم السعرية والقيم الغير سعرية Basically Rooted In Price & Non-Price Competitiveness) مثل رخص تكاليف الأيدي العاملة إلى جانب رخص العناصر الأخرى الداخلة في هذه الصناعة.

وكلمما تقدمت الأدوات والوسائل التكنولوجية المستخدمة في أداء مهام هذه الصناعة أدى ذلك إلى قلة التكاليف وإنخفاض الأسعار والإقبال الأكثر على شراء الخدمات اللوجستية إذ تكون منافعتها أكثر من أعبانها. وتسهم في ذلك بطبيعة الحال عولة الزمن الإقتصادي أى خضوعه لمعايير وقواعد عالمية مهمة لكل الأطراف في إنجاز أعمالهم وتعاقداتهم في سلاسة زمنية ما بين المواقع الدولية في جميع أركان العالم.

وكما تولدت عن التطورات في إقتصادات صناعة النقل البحري في مراحل سابقة إفتجهاوات لإمتلاك شركات السكك الحديدية وشركات الشاحنات البرية لأساطيل السفن، وحدث في المقابل أن تملك شركات النقل البحري خطوط السكك الحديدية وأساطيل شاحنات النقل البري، فإن الإتجاهات الحديثة دفعت شركات النقل البحري إلى الحصول على إمتيازات إدارة محطات الحاويات والموانئ عبر العالم وكذلك إنشاء شركات لإنتاج الخدمات اللوجستية ولم تكن الدوافع منحصرة في توليد المزيد من الأرباح بقدر ما كانت الأهداف هي السيطرة على تكامل الخدمات لإدارة الأصول الرأسمالية الإنتاجية بمزيد من الفاعلية والإحكام.

بمعنى ما هذا هو مدى تأثير الطاقة على المادة. أى القوى الميكانيكية للالات والمعدات على الإنتاجية المادية لتداول وتناول الحاويات والبضائع التي تشحن إلى غنابر أو أسطح السفن أو التي تفرغ منها. ولإبقاء الموانئ ومحطات الحاويات طافية على سطح محيط التطورات التي تسيطر على تشغيل وإدارة أصولها الإنتاجية المادية والتكنولوجية والبشرية والذهنية فإن استمرار عمليات الهيكلية وإعادة الهيكلة التسويقية والتشغيلية والتكنولوجية والاستثمارية يقدم الشروط الأساسية اللازمة لإبقائها بعيداً عن مخاطر الإنسحاب من سباقات المسافات والحواجز التي تخوضها أعداد تتزايد على الدوام من الموانئ دون المحورية (Hub Minus) وما فوق المحورية (Hub Plus) أو ما تسمى الموانئ المحورية الفائقة المكانة (Super Hubs) التي تحدث فيها التحورات وإعادة الهيكلة على نحو يمثل مناسبة من التطورات المتسمة بالحدثة التي تضمن المزيد من التفوق التنافسي، وتسهم في هذه الإنطلاقات المتزامنة في مجالات التصميم الهندسية (Designing) والتكنولوجية (Satate-of-the-art) والإدارة (Man-agement) والتمويلية (Financing) والتشغيلية (Operation) والأبحاث والتطوير (Research & Development) تساند كل هذه العناصر تكنولوجية المعلومات (IT) وتبادل البيانات والمعلومات (EDI) وإيجاد قاعدة بياناتية ومعلوماتية دائمة التحديث (Electronic Filing) وهناك مفردات أخرى كثيرة.

ولا تتوقف مفاهيم وتطبيقات النقل الدولي متعدد المراحل والوسائط (Multi-modal Transpotation) على مشحونات البضائع التي يغلب على حملها ونقلها استخدام أساطيل النقل البحري. إذ نشأت بالتوازي مع هذا النمو المادي في أساليب التوزيع السلعي (Physical Distribution) توسعاً آخر في نقل الطرود البريدية (Parcel Posts) التي قامت شركات لوجستية كثيرة للتعامل في هذه الخدمات جواً وبراً. ويظهر أحد إعلاات شركة نقل الطرود البريدية ما يشير إلى أنها قد أنتجت خدمات تسلّم وتسليم نحو ١٤ مليون طرد يتم توصيلها يومياً لأكثر من ٢٠٠ دولة وإقليم في جميع أنحاء العالم بما يعنى - في حالة ثبات معدلات الأداء اليومية - أنها تتولى نقل وتوصيل ما يزيد على ١,٥ مليار طرد في العام. ويتحدث الإعلان عن أن سرعة التسليم ومأمونيته تشكل أهم خصائص الأداء اللوجستى لهذه الشركة لأن تصميم حزمة الخدمات أقيم على أسس من التجارب الدقيق والوثيق بما تريده من وراء إختيارك لها كمقدم للتسهيلات اللوجستية. وهكذا فإن الشبكة اللوجستية الدولية تبدو كشجرة وارفة لا يرى أحد مكان أو موقع وجود جذورها ولكن بإمكان الجميع مشاهدة فروعها وهي تمتد في كل بقعة من بقاع الكرة الأرضية.

الإقتصاد دائماً يمثل الخط الأول الذي يتأثر بالسياسة يفيد منها أو يضار بها فالنظام العالمى الجديد كان مقدمة المعزوفة السياسية التي تمهد لإدماج الإقتصادات

وضح إلى أن العمليات اللوجستية فيهما دون المستوى اللازم لسبولة دورات المناولة (Handling) وعمليات التداول على سطح السفينة وفي غنابره (Stevedoring = Stowing) وعمليات الإيداع في ساحات محطات الحاويات (Stacking) وخطوات إنهاء الإجراءات الجمركية وما في حكمها من أمور إجرائية أخرى تستلزمها دورات البضائع في الموانئ ومحطات الحاويات. وتعبر علالات التكدس (Congestion Surchage) باعتبارها نذيراً لوجستيات عن أن الميناء أو محطة الحاويات قد صارتا مصدر متاعب عملية لملاك السفن والشاحنين والمستوردين. بمثل ما تومىء نفقات الشحن والتفريغ (Stevedoring Charges = Stowing Charges) إلى سوء الموقف التنافسي والميزات التسويقية والنظرة الإستراتيجية لصناعة الموانئ ومحطات الحاويات. والحسابات الإستراتيجية على المستوى الإقتصادي العولى لا تتركز حول التكلفة والعائد فقط إذ أن هناك جوانب أخرى تدرج عادة في إطار العوائد الإقتصادية غير المنظورة. والعنصر الحاسم في هذا المجال هو الإنتاجية.

فالبناء الذي يقدم نفسه إلى زبائنه من المنتجين في مجالات صناعة النقل البحري والمشتغلين بصناعة الإستيراد باعتباره مبنياً يؤدي دوره في المتتابعات والمنظومات الإنتاجية ومولداً لفرص الربحية كما يشكل حلقة هامة في قوى التنمية لشتى المشروعات والكيانات الإقتصادية المتعاملة معه استيراداً أو تصديراً هو ميناء ناجح. ويقاس نجاح أى ميناء أو محطات حاويات بمدى نجاح خطته في الإهتمام لواسع والتركيز المتواصل على عملائه (Customer Focusing) والاستخدام المتقدم لتكنولوجيا المعلومات (Better Use of Information Technology) والإبتكار الدائم للطرق والأساليب والمفاهيم العملية لأداء الخدمات على أسس أن ما سنحتاجه غداً لابد أن نعتمد إلى إنتاجه بالأمس وما كنا نتنتجه اليوم لابد أن نوالى تطويره غداً. إنها خلطة أو مزيج لا يعترف بالثبات لأن كل متغيرات هذه الصناعة لابد أن تخضع على الدوام للتغيير والتحديث والتطوير (Even Change Has Change).

من عند هذا الأساس يمكن التمييز ما بين ركيزتين تعبر كل منهما عن مدى ومجال التنمية والتوسع المتاح وكذلك الك من في الميناء أو محطة الحاويات. فالقوة (Power) المتاحة في الوقت الراهن لأى منهما تشير إلى الجهد الذى في حوزة الإدارة لمشغلة لكل منهما وهو هنا تعبير كمى. فيما تعد طاقة الإنتاج القصوى (Capcity) عن السعة الإستيعابية التي يمكن أن ترقى إليها حدود الإنتاج والإنتاجية. وهذه هي في الواقع الآفاق التي تتحرك فيها لقدرات التنافسية والمستويات الإدارية الإبتكارية. فالمساحة الأرضية لم تعد هي العنصر الحاسم في التخطيط الأفقى للإنتاج حيث تفرقها في التخطيط الإنتاج الآليات التكنولوجية التي تتولى حسم المنافسة ما بين ميناء وآخر وهذا هو المرجع لفريد ما بين الجغرافيا والتكنولوجيا.

يجمع الخبراء والمراقبون أن تنمية التجارة الخارجية لمصر يعد بمثابة التحدي الأكبر الذي يواجهه الجميع .. لذلك يجب أن يواجهه الجميع بمزيد من الإجراءات والتدابير المدروسة والمخططة ويأتى على رأس تلك الإجراءات تطوير الأسطول التجارى المصرى الذى يعد المحرك الرئيسى لنجاح تجارة مصر الخارجية .. إن بناء الأسطول التجارى المصرى بات من المشاكل الخطيرة التى يجب أن توليها الدولة جل اهتمامها، كما يبرز فى هذا الصدد دور القطاع الخاص الوطنى والأجنبى .. إن المعوقات والمشاكل والعقبات أمام الأسطول المصرى أكبر بكثير من عوامل الدفع ومسببات النجاح لذلك يجب أولاً إزالة كافة المعوقات وتغيير وتنقية القوانين واللوائح المنظمة لبناء وإدارة الأسطول المصرى حتى يكون البناء على قواعد صلبة ومتمينة .

إن مجلة إنترناشيونال تدق ناقوس الخطر بواقع الغيرة والوطنية على مستقبل الاقتصاد المصرى الذى هو فى أمس الحاجة لكل دفعة للأمام .. إن مسألة تطوير الأسطول باتت شرطاً ضرورياً لتنشيط حركة الصادرات المصرية وتنمية قدرات المجتمع التصديرية لذلك فنحن نرسل من خلال هذه الكلمات وتلك الآراء المتخصصة والوطنية برسالة عاجلة إلى من يهمه الأمر .. أمر هذا الوطن ومستقبله .. لضرورة الإسراع وراء بناء وتطوير أسطول تجارى مصرى .

الأسطول المصرى .. بين الواقع الأليم والمستقبل المأمول



وفى بداية حوارنا نلقى مع أحد خبراء النقل البحرى المصرى السيد اللواء بحرى جلال فهمى عبد الحميد:

رئيس شركة الخدمات البحرية والهندسية * فى مجال العقبات والصعوبات القانونية والإدارية التى تعوق الاستثمار فى مجال تملك السفن

* نوجز فيما يلى مجموعة من القوانين والقرارات التى تعوق الاستثمار فى مجال تملك السفن:

١- قرار رئيس الجمهورية العربية المتحدة رقم ١٢ لسنة ٦٤

مادة (٧): لا يجوز مزاولة أعمال النقل البحرى والشحن والتفريغ والوكالة البحرية وتموين السفن وإصلاحها وصيانتها والتوريدات البحرية وغيرها من الأعمال المرتبطة بالنقل البحرى وتموين السفن وإصلاحها وصيانتها والتوريدات البحرية وغيرها من الأعمال المرتبطة بالنقل البحرى والتى يصدر بتحديدها قرار من وزير المواصلات إلا لمن يقيد فى سجل بعد ذلك بالمؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى

٢- وفى نفس عام صدور هذا القرار صدر التعديل الآتى بقرار وزارى رقم ١٣٨ لسنة ٦٤ مادة (١): يستثنى من حكم المادة السابعة فقرة أولى من قرار رئيس الجمهورية العربية المتحدة بالقانون رقم ١٢ لسنة ٦٤ المشار إليه للشركات والمنشآت التى تقوم بإحدى الأعمال الآتية (أ) ملكية السفن التى لا يزيد حمولتها الكلية عن ١٠٠٠ طن وكذا خدمات السفن الصغيرة (Schooner) التى تقل حمولتها عن ٤٠٠ طن عد الشحن والتفريغ

٣- قرار وزير النقل رقم ٩٩ لسنة ١٩٧٥ مادة (١): يستثناء من حكم المادة السابعة فقرة أولى من قرار رئيس الجمهورية بالقانون رقم ١٢ لسنة ٦٤ المشار إليه يجوز لشركات القطاع الخاص المصرية والأفراد المصريين مباشرة نشاط النقل البحرى عن طريق تملك السفن التى لا تزيد حمولتها الكلية عن (خمسة عشرة ألف طن) بالنسبة لسفن البضائع العامة والركاب وأربعون ألف طن بالنسبة لسفن البترول والصب.

مادة (٢): لأصحاب السفن حق القيام بجميع الخدمات البحرية الخاصة بالسفن التى يملكونها

٤- قانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ بإصدار قانون التجارة البحرية

مادة (١٢) لا يجوز نقل ملكية سفينة مصرية إلى أجنبى بمقابل أو بدون مقابل ولا يجوز تأجيرها لأجنبى لمدة تزيد على سنتين إلا بعد الحصول على إذن من الوزير المختص.

٥- قرار وزير النقل رقم ٧٣ لسنة ١٩٩٥ مادة (١): تعامل السفن الراضعة لعلم أجنبى المملوكة لمصريين أو التى يستأجرونها كاملة التجهيز بمقود مشاركة زمنية معاملة السفن الوطنية من الناحية النقدية وتطبيق فى شأنهم الفئات الواردة بالقانون رقم ٢٤ لسنة ١٩٨٣ المشار إليه وتعديلاته وقراراتنا الصادرة فى شأن التحاسب بين التوكيلات الملاحية وشركات

الملاحة وملاك ومجهزى السفن الوطنية.

٦- قرار وزير النقل البحرى رقم ٢٦ لسنة ١٩٩٨ تعمدل المادة الأولى من القرار الوزارى رقم ٧٣ لسنة ١٩٩٥

نقل بحرى لتكون كالآتى:

(مادة أولى) تعامل السفن الراضعة لعلم أجنبى المملوكة لمصريين أو التى يستأجرونها كاملة التجهيز بمقود مشاركة زمنية والتى لا يزيد عمرها عن عشرون عاماً لسفن البضاعة ١٥ عاماً لسفن الركاب معاملة السفن الوطنية من الناحية النقدية وتطبق فى شأنهم الفئات الواردة بالقانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٨٣ المشار إليه وتعديلاته وقراراتنا الصادرة فى شأن التحاسب بين التوكيلات الملاحية وشركات الملاحة وملاك ومجهزى السفن الوطنية.

* ومن مراجعة تلك القرارات والقوانين نجد أنه قد وضعت قيود متعددة وتعوق استثمار القطاع الخاص فى مجال تملك السفن أو استئجارها فعلى سبيل المثال:

١- قيود على الحمولات قرار رقم ٩٩ لسنة ١٩٧٥

٢- قيود على أعمار السفن قرار رقم ٧٣ لسنة ١٩٩٥

ملحوظة (تمتلك الشركة المصرية للملاحة البحرية ٦٤ سفينة مضى أكثر من ١٥ سنة على تصنيعها).

٣- القيود التى صدر بالقرار رقم ٣١ لسنة ٢٠٠٣

والذى حدد من حرية تأجير السفن وقصرها على من كان مالكاً لسفينة أو سفن أو كان المستأجر إحدى الهيئات العامة.

وإننا نرى أن هذه القيود مخالفة لما جاء بالقانون رقم (١) لسنة ١٩٩٨ حيث نص على ما يلى:

نستبدل بنص المادة (٧) من القانون رقم ١٢ لسنة ١٩٦٤ الخاص بإنشاء المؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى النص التالى:

مادة (٧): يجوز للأشخاص الطبيعية أو المعنوية مزاولة أعمال النقل البحرى والشحن والتفريغ والوكالة البحرية وتموين السفن وإصلاحها وصيانتها والتوريدات البحرية وغيرها من الأعمال المرتبطة بالنقل البحرى التى يصدر بتحديدها قرار من وزير النقل والمواصلات بترخيص يصدر منه.

ويضاف إلى هذه المعوقات: إن مصلحة الموانئ والمناحر لا توافق على رفع العلم المصرى لأى باخرة ما لم تكن مملوكة بالكامل لمصريين وليست مرهونة لبنك أو أى شخص أجنبى.

ولذا فإننا نقترح الآتى:

١- إزالة جميع هذه القيود المنه عنها أعلاه.

٢- إصدار تشريعات تسمح للبنوك بتمويل امتلاك السفن بواسطة القطاع الخاص بفائدة لا تتعدى ٥٪.

٣- إعفاء ضريبى خلال السنوات الأولى وحتى نهاية سداد الأقساط البنكية وفوائدها.

* فى مجال مناقشة قيام شركات ملاحية متخصصة أو قيام شركات ملاحية متعددة الأهداف

إننا ندعو إلى الأخذ بسياسة تأسيس شركات ملاحية متخصصة - صب جاف وغلال أو صب سائل أو حاويات أو ركاب وفى هذا المجال فإننا نرى إعطاء أولوية أولى لتأسيس شركة النقل لسفن الحاويات وذلك للزيادة المتطردة فى نقل البضائع المواد.

* وفى مجال التغلب على صعوبة قبول شراء السفن أو تأجيرها:

فإننا نقترح أساليب تمويلية غير تقليدية للشراء أو التأجير حيث لم يعد شراء الأصل هو الأسلوب الوحيد لتشغيله وتلخيص هذه الأساليب فى:

١- B.O.T. - ٢- التأجير التمرلى.

٣- التأجير التشغيلى.

(على أن تعامل هذه السفن معاملة السفن الوطنية من الناحية النقدية وتعلق فى شأنها الفئات الواردة بالقانون رقم ٢٤ لسنة ١٩٨٣ وتعديلاته).

ويقول المهندس / أحمد العقاد ..

نائب رئيس مجلس إدارة شركة ماهونى للملاحة والخدمات البحرية: بينما نلاحظ خلال العشرة أعوام السابقة ظهور إنخفاض مفاجئ فى عدد سفن الأسطول الوطنى المصرى فإنه كان لازماً علينا جميعاً كوطنين نغار على تقدم النقل البحرى المصرى فى أن نعيد النظر مرة أخرى ونقف وقفة صادقة بالإستعانة بخبراء النقل البحرى فى مصر لمعرفة الأسباب الحقيقية والمشاكل التى تواجه مستقبل صناعة النقل البحرى الذى كان يلعب دوراً هاماً فى خدمة تجارة مصر الخارجية ودفع حركة خدمات النقل البحرى المكتملة له مثل الترسانات البحرية - العمالة البحرية - الموانئ إلخ.

فالقيود والقوانين والقرارات المفروضة على هذه الصناعة أصبحت لا تتماشى مع الفكر الإقتصادى الحر لجذب الإستثمارات فى مجال قلمك أو تشغيل السفن تحت العلم المصرى حيث أن الإستثمارات فى هذا المجال تنصف

بضخامتها والتى قد تصل إلى عشرات الملايين وربما مئات الملايين من الدولارات.

ولما كانت رؤية الحكومة هى تشجيع الإستثمارات الأجنبية لدفع عجلة التنمية وحفاظاً على النقد الأجنبى المتاح لدى البنوك المصرية لتوفير إحتياجات الدولة فإنه لا يمكن أن يتم جذب هذه الإستثمارات مع وجود معوقات كثيرة منها على سبيل المثال لا الحصر مادة (١٢) من قانون ٨ لسنة ٩٠

(بعدم جواز نقل ملكية سفينة مصرية لأجنبى أو تأجيرها لمدة تزيد عن سنتين إلا بعد الحصول على إذن من الوزير المختص) كما أنه لا يجوز أن تكون مصر موقعة على إتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٤ بشأن تسجيل سفن ولا يتم تنفيذها بسبب تعارضها مع بعض القوانين فلا نعلم من هو الخطئ القانون أم من وقع على الإتفاقية؟

لا بد من إعادة النظر فى تطبيق الإتفاقية حيث إنها تعطى الحق لمستأجر السفن العارية Bar Boat بتسجيل السفينة بدولة المستأجر ورفع علم الدولة عليها وهذا يعطى الفرصة للمستثمر فى تخفيض أعباء الإقتراض والتمويل

أما من يتأدى بإطلاق أعمار السفن وقت تسجيلها لرفع العلم المصرى عليها بدون قيد للعمر وإلغاء القانون الذى ينص على (ألا يزيد عمر السفينة وقت تسجيلها بجمهورية مصر العربية عن عشرين عام بالنسبة لسفن البضائع وخمسة عشر عاماً بالنسبة لسفن الركاب)، فإننى أرى مبدءاً إطلاق أعمار السفن وقت تسجيلها سوف يؤدى إلى تحول الأسطول الوطنى إلى مجموعة من سفن الخردة وعدم القدرة على مواكبة التكنولوجيا الحديثة والوفاء بمتطلبات الحركة السريعة للتجارة التى يلعب فيها عنصر الجودة والوقت دوراً أساسياً.... هذا وعلى الرغم من معرفتى تماماً بأن عمر السفينة ليس هو المعيار الوحيد للدلالة على حالتها الفنية إلا وأن هذا العنصر هو عنصر هام جداً حيث أنه للحفاظ على السفن بحالة جيدة بعد بلوغها عشرون عاماً فهذا قد يكلف شركات النقل البحرى أعباء إضافية لا تتماشى مع إقتصاديات التشغيل إضافة إلى ما تتمتع به السفن الحديثة من تقنيات متطورة تمكن شركات النقل البحرى من المنافسة وتحقيق متطلبات لسوق.

وأخيراً وليس آخراً فإننى أنادى الشركات الوطنية وشركات القطاع الخاص والمستثمرين توحيد الجهود المشتركة فى إنشاء كيان إستثمارى جديد مشترك بين القطاعات المختلفة (بما فى ذلك البنوك وشركات التأمين) يتميز بفكر إدارى عالمى مستنور (ليس فكر بيروقراطى) لتشغيل شركة متخصصة للنقل بسفن الحاويات للقدرة على المشاركة الفعلية فى التطورات العالمية للنقل البحرى تمكن مصر من دخول عالم النقل بالحوايات كخطوة أولى للإندماج مع شركات عالمية ذو خبرة عريضة فى هذا المجال



الشركة المتحدة للحبوب UNIGRAIN

شركة مسجلة بمصر - رأس مال مسجل ٢٥ مليون جنيه

شحن - تفريغ - تخزين - تعبئة آلية للحبوب

كبرى شركات الشحن الآلى للحبوب بميناء الدخيلة

* أعلى معدلات تفريغ يومية لسفن الحبوب

* طاقات تخزينية كبيرة

* أكبر طاقات تعبئة آلية في الموانئ المصرية

* إمكانيات التبخير - الجرش - الغرلة

* أسطول نقل حديث

دائما في خدمة عملائها

UNIGRAIN

معلومات الشركة

مدير عام: د. محمد عبد الحليم
مدير عام: د. محمد عبد الحليم
مدير عام: د. محمد عبد الحليم
مدير عام: د. محمد عبد الحليم

N



البراروى ترانس كونتيننتال للتوكيلات الملاحية

EL BARRAWY TRANSCONTINENTAL
SHIPPING AGENCY

Eng. Sherif El Barrawy & Co.

شركة شيفه البراروى وشركاه



خطوط منتظمة للبضائع العامة والرورو بين موانئ

جمهورية مصر العربية ولبنان وتركيا وإيطاليا وأوكرانيا .

وكالة ملاحية عن السفن الأجنبية في جميع موانئ الجمهورية.

ربط البضائع على السفن.

تأجير السفن.

متخصصون في شحن ونقل

بلوكات الرخام من مصر إلى إيطاليا وبالعكس.

العنوان بجمهورية مصر العربية:

٧٨ ش عبد السلام عارف - جليم - اسكندرية

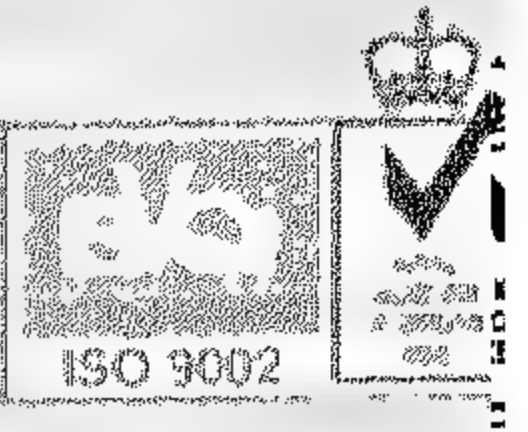
تليفون وفاكس : ٥٨٢٥٦٦٣ (خمس خطوط)

محمل ٠١٢٢٧٣٠٧٣٣ - ٠١٠١٧١٣٣٥٥

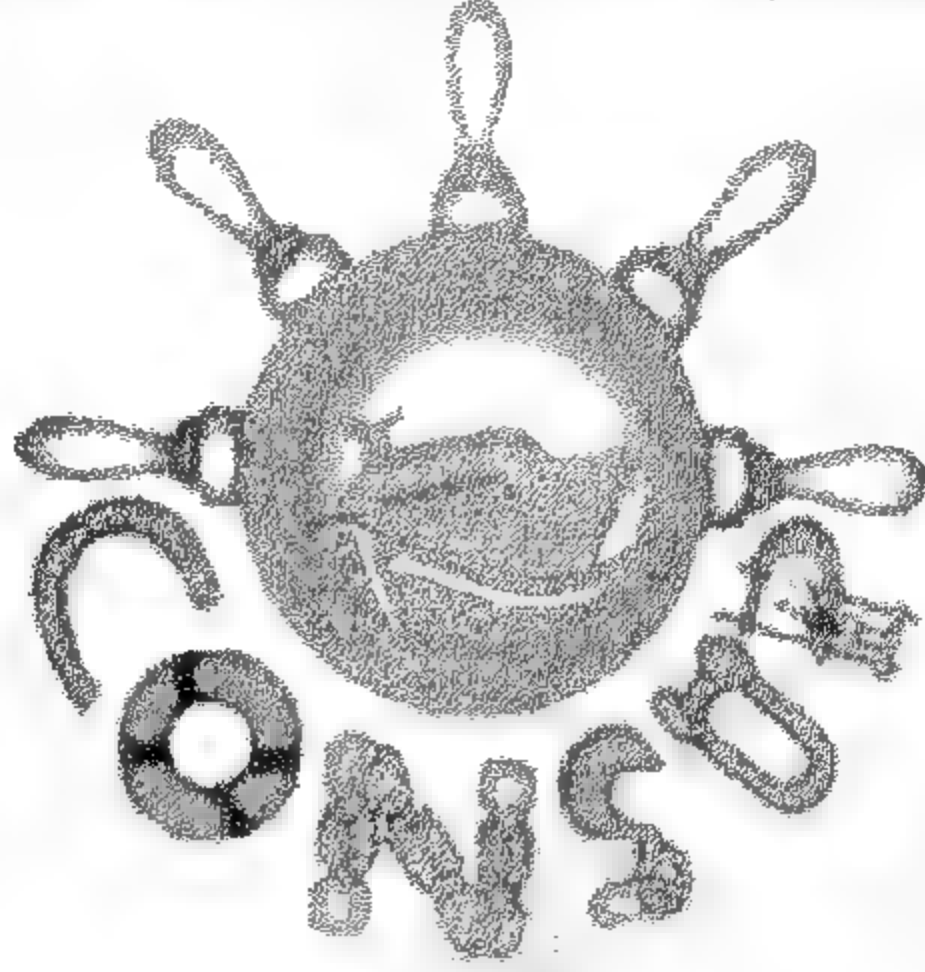
LEBANON لبنان
Tel: 009617725521
Fax: 00961773905

ITALY إيطاليا
Tel: 00390585631770
Fax: 00390585631789

الشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية ش.م.م THE EGYPTIAN SUPPLY & CONTRACTING CO. E.S.C



عضو بالاتحاد العالمى لموانئ السفن
(الائتسا)



حاصلة على شهادة توكيد الجودة
الايزو ٩٠٠٢

نشاط الشركة

تقوم الشركة بتوريد كافة التموينات اللازمة للسفن من مأكولات طازجة وجافة ومشروبات وكذلك كافة احتياجات السفن من أدوات السطح والمكينه والاجهزة البحرية وقطع الغيار والغازات الصناعية ومهمات اللحام وتقديم كافة الخدمات واستيراد كافة مايلزم من ترميم السفن برسم الترايزت والمناطق الحرة .
وتقوم باستيراد وتوفير كافة متطلبات المصانع والشركات من الخارج برسم الوارد وتوريد ما للعمال خاصة الرسوم الجمركية .
- كما تقوم الشركة بالعمل بنظام رسم الوارد وبضائع الامانة والوكالة التجارية وتسويق منتجات الشركات العالمية بالسوق المصرية عن طريق معارضها داخل البلاد .

نشاط الاشغال

تقوم الشركة بكافة اعمال المراسمة اليدوية والميكانيكية والدهان والمعالجة الكيماوية باحدث الاجهزة لجميع انواع الهياكل المعدنية والتتوك سواء للسفن أو للمصانع وشركات البترول وشبكات المياه فى جميع موانئ الجمهورية وداخل البلاد .
- اعمال المقاولات العامة والصيانة والدهانات للمباني والانشاءات حيث ان الشركة عضو بالاتحاد المصرى لمقاولى التشييد والبناء .
- جميع عمليات التبخير والتطهير ومقاومة الحشرات للسفن وداخل الشون والمخازن .
- تقوم بكافة اعمال الخدمات البحرية من حراسة وغسيل وكى ونظافة ونقل مخلفات السفن خارج الموانئ .

نشاط توريد المياه العذبة

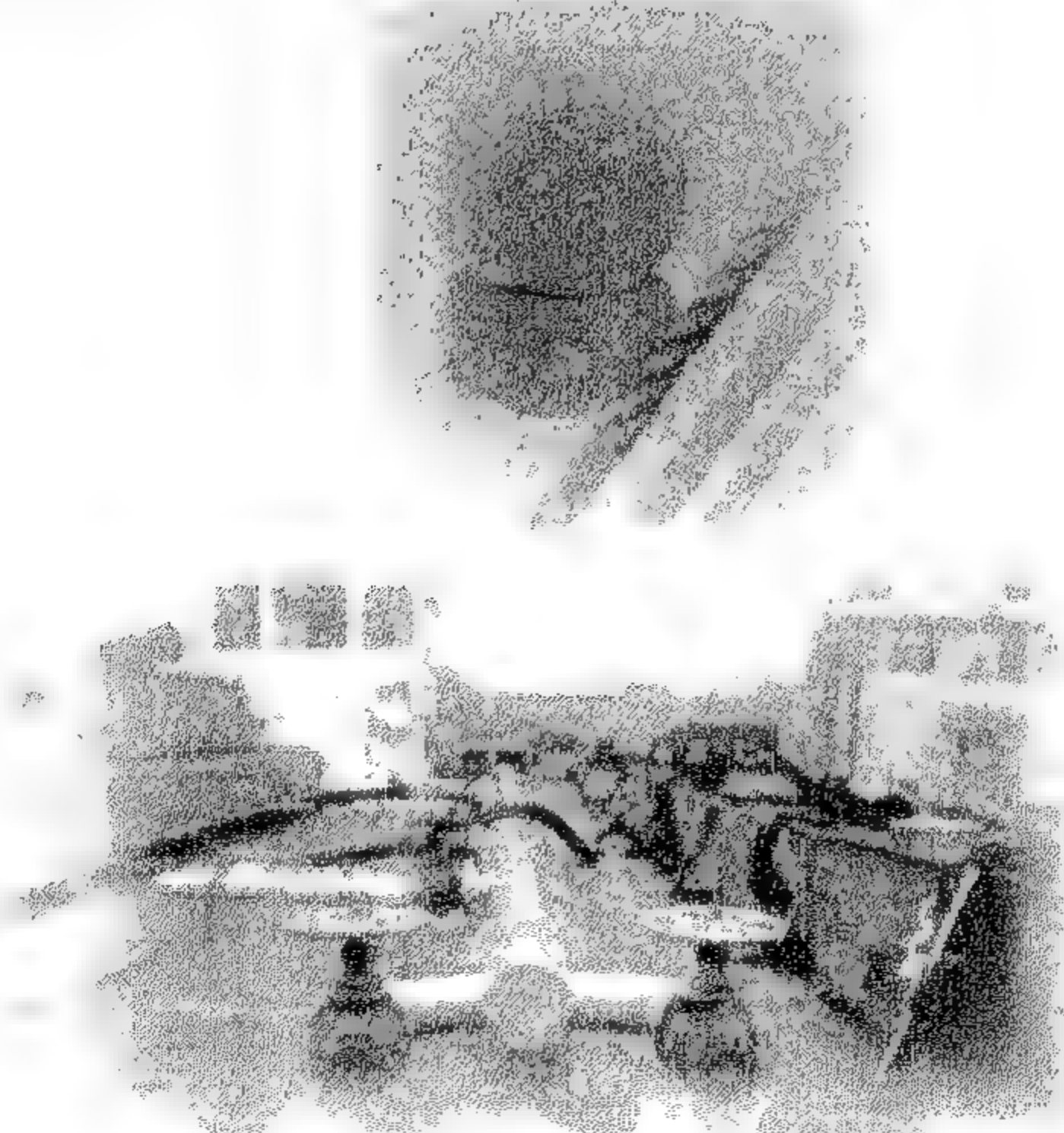
تمتلك الشركة اسطول ناقلات مياه مجمز لتوريد ونقل المياه العذبة لجميع السفن بموانئ السويس والبحر الاحمر ومينائى بورسعيد ودمياط وكذلك للمناطق النائية.

نشاط الوكالة الملاحية

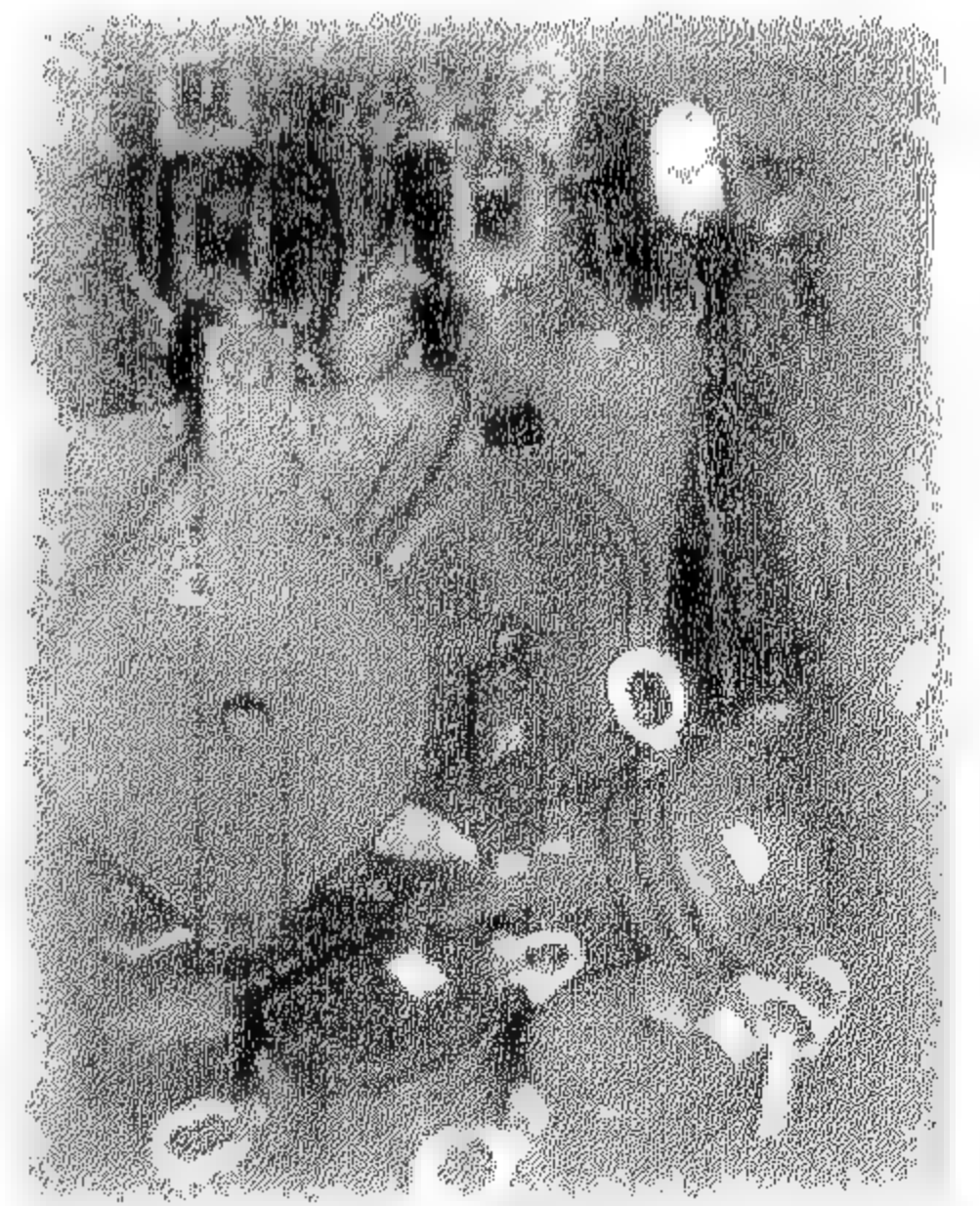
تقوم الشركة بكافة اعمال الوكالة الملاحية والسمسار البحرى واعمال السياحة والتخليص الجمركى ومناولة البضائع والاعمال المرتبطة بها واعمال النقل ونقل مخلفات السفن وتمتلك الاصول التى تمكنها من تحقيق اغراضها.



اعمال اشغال وتوريدات بحرية



اعمال توريد المياه العذبة للسفن
نشاط الوكالة الملاحية والتخليص الجمركى



توريدات وتخليصات بحرية

عناوين الشركة

قطاع الاسكندرية والدخيلة : (باب ٢٧) جمر الاسكندرية
ت: ٤٨٠٥٢٣٤ - ٤٨٠٢٨٥٤ - ٤٨٠١٢١٩ / فاكس: ٤٨٠٢٥٦٤ / تليكس: ٥٤١٨٣ صندوق بريد: ٩٢٣
المعرض: ٧ شارع وكالة الليمون بالاسكندرية ت: ٤٨٤٣٦٥٣
مكتب القاهرة: ٤١ شارع طلعت حرب / ت: ٣٩٢٥١٣٨ / برقية: كونساب على حبيب موانئ الجمهورية
قطاع بورسعيد ودمياط: شارع الجمهورية والجبرتي
ت: ٢٢٠٠٨٧ - ٢٢٠٦٢٢ - ٢٢٠٦٢٣ - ٢٢٧٥٨٨
فاكس: ٢٢٠٦٢٤ / تليكس: ٦٣٠٣٠ / كيس بريد: ١٢٥

المركز الرئيسى: ٢ طريق الحرية - الاسكندرية
ت: ٤٨٧٠٥٥٠ - ٤٨٦٣٧٨٣ / فاكس: ٤٨٧٨٢٧٠
رقم بريدى: ٢١٥١٧ / صندوق بريد: ٢٠٢٥ - الاسكندرية
قطاع السويس البحر الاحمر: عمارة مصطفى حزين بور توفيق - السويس
ت: ٢٢٠١٣٢ - ٢٢٦٨٧٩ - ٢٢٦٨٨٠ / فاكس: ٢٢٤٣٠٦ / تليكس: ٦٦١٣٢ / صندوق بريد: ٣٢



مخزن عن تشغيل الميناء الجاف بمنطقة النوبارية - غرب الإسكندرية
تحت إشراف شركة المستودعات المصرية العامة

تتشرف شركة المستودعات المصرية العامة

بدعوة السادة العملاء ورجال الأعمال والمستثمرين وملاك السفن ووكلاء الخطوط الملاحية بموانئ
الإسكندرية والدخيلة ودمياط وبورسعيد والسويس
إلى الميناء الجاف بمنطقة النوبارية غرب الإسكندرية الكيلو ٣٧ طريق إسكندرية - القاهرة الصحراوي



- ★ حيث يقدم الميناء الجاف الخدمات التالية:
- ★ خدمة التخزين الجمركي للسيارة الواحدة بجنيه واحد في اليوم بالمساحات المكشوفة وخمسة جنيهات داخل المخزن
- ★ خدمات تكاملية للمحاويات والبضائع الواردة والصادرة والثرانزيت
- ★ خدمات تكاملية للبضائع الواردة على السفن بنظام المشاركة بتوفير خدمة التخليص الجمركي والشحن والتفريغ
- ★ والنقل من السفن إلى كافة أنحاء جمهورية مصر العربية.
- ★ خدمات التخزين للسيارات بنظام الإفراج المؤقت (الترينيك)
- ★ خدمات التخزين والتحميل والتعليق والفرز والوزن.
- ★ خدمات النقل بين الميناء الجاف وكافة أنحاء جمهورية مصر العربية.

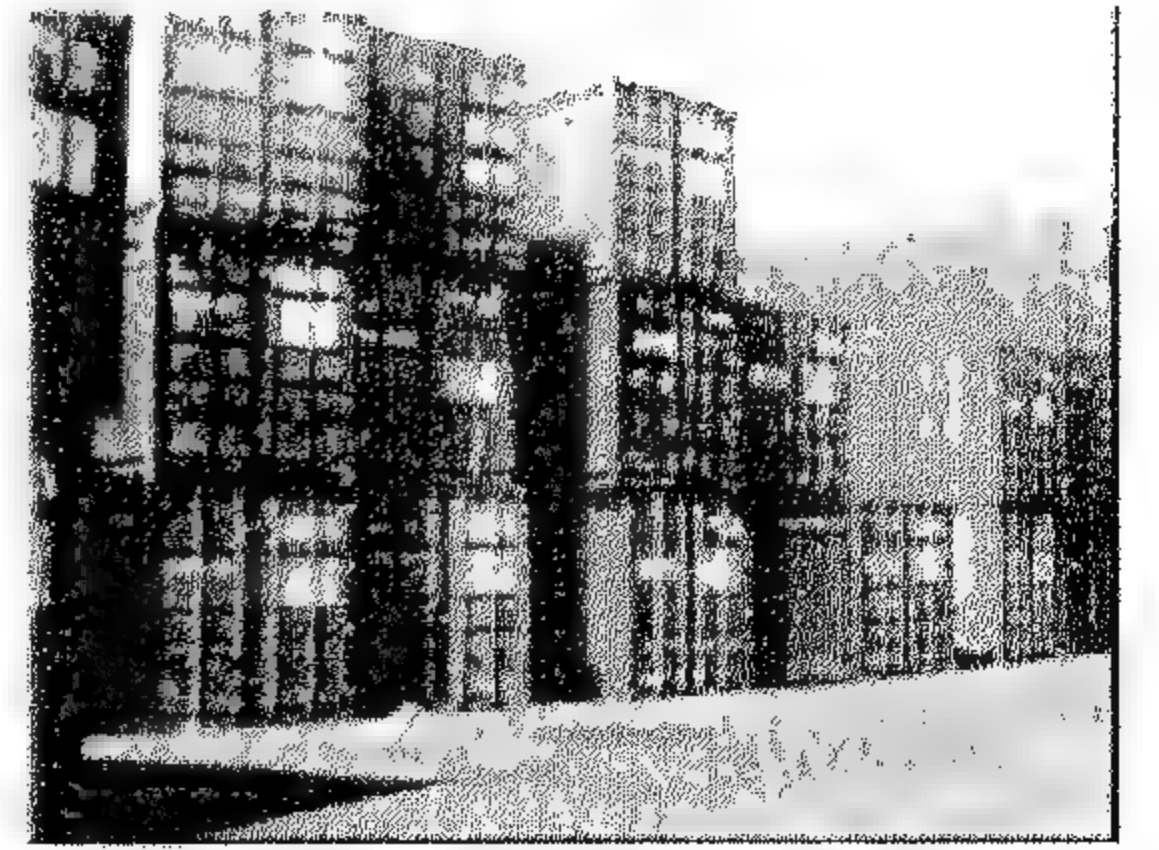
ويحتل الميناء الجاف مركز الصدارة بين الموانئ الجافة بجمهورية مصر العربية حيث اجتمعت فيه المميزات التالية :



- الميناء الجاف على شبكة مواصلات برية ونهرية وسكك حديدية بما يوفر وسيلة النقل السهل والرخيصة.
- مساحة الميناء الجاف ٤٨ فدان.
- توافر مساحات مغلقة للتخزين حوالى ٣٢٠٠٠ متر مربع موزعة على أربعة مخازن مجهزة.
- موازين يسكول أرضي حمولة ٨٠ طن.
- توافر الإدارة الجمركية داخل الميناء الجاف.
- توافر عناصر الأمن بالميناء الجاف.
- أسوار وأبراة حراسة.
- نقطة شرطة مستقلة.
- مصدر مياه تبادلي يخدم شبكة الإطفاء.
- مضاد طيعية للمياه والكهرباء.
- وحدة إسعاف وإطفاء سيارة.
- إضاءة تغطي كافة أرجاء الميناء الجاف.
- وتوفر شركة المستودعات المصرية العامة الأطقم الفنية المدربة على كافة عمليات التخزين.



كما تضع إمكانيات أسطولها الضخم من المعدات في
خدمة عملائها بالميناء الجاف بتوفير المعدات التالية:-
- ٧٩ سيارة نقل حمولات من ١٢: ٣ طن
- ١١٣ ونش شوكة حولات من ٣: ٣٥ طن
- ٢٣ ونش رافع حمولات من ١٠: ٤٠ طن فضلا عن
سيارات القلاب واللوادر.



نرحب بالسادة العملاء لزيارة الميناء الجاف بالكيلو ٣٧ طريق إسكندرية / القاهرة الصحراوي

للاستعلام : المركز الرئيسي داخل باب ١٤ جمرک الإسكندرية : تليفون: ٤٨٠٢٢٧٦ - ٤٨٠٤٦٢١ فاكس ٤٨١٩٥٩١



ميناء الإلكترونيات: أنقاض الروتين

السيدة أديبة

في عام ٢٠٠٢ يصل عرض قناة الدخول إلى ٣٥٠ متراً ويكفي هذا العرض حاجة الطريقة المزدوج. أما حوض الميناء فيبلغ عمقه ١٧ متراً وهو عمق كاف لسفينة تحمل أكثر من ٨٠٠٠ حاوية مكافئة وحمولة تصل إلى ١٥٠,٠٠٠ DWT.

إن التسهيلات المتاحة حالياً تتضمن محطات حاويات ومحطات أسمدة وبضائع عامة ومحطات لبضائع الصب، أما عن التوسعات الأخرى التي يتم التخطيط لها مستقبلياً فهي تتضمن محطات لتصدير الأمونيا وحقول من حاويات السوائل ومحطات للدواجن والماشية.

* بعد مراجعة المستندات يتم تخريم الملفين ومحتوياتهما بخراطة إلكترونية برقم الإقرار الجمركي السابق الحصول عليه (مثل جواز السفر) ويصدر النظام الآلي الجمركي إيصال استلام يمكن بالمستندات يحمل رقم الإقرار الجمركي ويسلم إلى موظف مكتب الخدمة ليسلمه بدوره إلى صاحب الشأن.

* يقوم كلاً من موظف الجمارك وموظف هيئة الرقابة بتسليم الملفات لمدير التعريف ومدير منفذ الرقابة ومن خلال قاعدة بيانات واحدة يعمل الطرفان عليها يتم تحديد موعد المعاينة واللجنة المشتركة للمعاينة واختيار الحاويات المراد معاينتها أو فحصها.

* يجلس صاحب الشأن أو المستخلص الجمركي في مكتب الاستقبال بعد استلامه لإيصال استلام الملف ليتابع مراحل إنهاء الإجراءات من خلال الشاشات الإلكترونية الثلاث المعلقة التي تخطره، بأي طلبات أخرى للجمارك، ويحدد له موعد المعاينة ومطالبته بسداد الرسوم في البنك ثم تخطره تلك الشاشات بالإفراج الجمركي والصرف وجميعها تتم من خلال الشاشات الإلكترونية الثلاث الموجودة في مكتب الاستقبال.

* وفي نفس الوقت يتلقى صاحب الشأن أو مندوبه رسائل إلكترونية عبر تليفونه المحمول السابق تسجيله على الإقرار الجمركي تخطره بمواعيد الكشف أو قيمة الرسوم المطلوب سدادها وكذا الإفراج النهائي.

* ويسكن لصاحب الشأن أو المستخلص الجمركي أن يتابع الإجراءات الجمركية من خلال التليفون المحمول وفقاً للأكواد المعلنة.

* يقوم النظام آلياً باختيار عشوائي للحاويات المراد معاينتها بالطرق العادية أو باستخدام أجهزة الكشف بالأشعة بمعرفة الجمارك أو فحصها بمعرفة الهيئة الرقابية.

* يرسل النظام الجمركي رسالة إلكترونية إلى مدير عمليات الشركة Operation Manager بأرقام الحاويات المراد معاينتها وموعد معاينتها وفحصها لنقلها من داخل المحطة إلى ساحة الكشف والمعاينة بل موعد المعاينة.

* في الموعد المحدد لعمليات المعاينة والفحص تخصص الشركة سيارة للجنة المعاينة والفحص الموحدة من الجمارك وهيئة الرقابة وفي وجود صاحب الشأن أو مندوبه للدخول إلى ساحة المعاينة والفحص بالميناء للقيام بعمليات المعاينة (وتلك هي المرة الوحيدة التي يلتقي فيها صاحب الشأن أو مندوبه برجل الجمارك أو الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات).

* بعد عمليات المعاينة تحدد الرسوم الجمركية والضرائب ويرسل النظام الجمركي آلياً رسالة عبر الشاشات الموجودة بمكتب الاستقبال وشاشات التليفون المحمول تطلب من صاحب الشأن التوجه لسداد الرسوم الجمركية المبينة على التليفون المحمول. وفي نفس الوقت ترسل الرسوم والضرائب المستحقة على صاحب الشهادة الجمركية.

* يتوجه صاحب الشأن لاستلام مطالبة السداد من مكتب الخدمة ويتوجه للبنك الموجود داخل المجمع لسداد رسوم الجمارك ورسوم الفحص للهيئة الرقابية.

* بسداد الرسوم الجمركية واستلام الإصلاات السداد البنكية يخطر البنك الجمارك آلياً بعملية السداد للرسوم الجمركية والضرائب ليتم الإفراج الجمركي ولا يعتبر الإفراج نهائياً إلا بالإفراج الرقابي. ينتظاراً لنتائج تحليل عينات الهواء كانت غذائية أو صناعية إن وجدت.

* بصدد الإفراج النهائي عن البضائع يقوم النظام آلياً بإخطار كافة المنافذ الجمركية بالميناء وساحة الحاويات والمخازن والميزان بالإفراج عن البضاعة وهذا يصدر فائزاً آلياً بمستحقات الضرائب والمخازن لشركة السخنة من خلال مكتب الخدمة المتصل بها الفحص ويقوم بسدادها بالبنك.

* يتم كافة المعاملات المالية من خلال فرع البنك الموجود داخل المجمع بدلاً من حيا في كافة الجهات العامة في الميناء ويحصل العميل على إصلاات السداد البنكية بدلاً من التسيمة الحكومية السابق التعامل بها.

* تغطي الكاميرات جميع الأرضية أو الساحات والمخازن طوال ٢٤ ساعة.

* عدم السماح للسيارات الملاكى بالدخول إلى المنطقة.

* عدم السماح لسيارات النقل بالدخول للميناء بصرفها أو دخولها البضائع السابق إخطار المنافذ بصرفها أو دخولها.

٢٠٠٥

بحلول عام ٢٠٠٥ سيضاف محطتين للمنتجات الزراعية والبضائع السائلة ومن المتوقع أن تصل محطات الحاويات في نفس العام إلى تداول مئات من الآلاف مما سيتطلب إنشاء مركز لوجيستي للخدمة مثل هذا الحجم من التداول.

٢٠١٠

سوف يتم إنشاء حوضين جديدين ليتلاءم مع التوسع في كم الخدمات التي يتم تقديمها للبضائع السائلة والزراعة. بالإضافة إلى بناء محطات جديدة لبضائع الصب الجافة والحاويات والبضائع العامة. أما بعد عام ٢٠١٠ فسيكون التركيز على رفع القدرة الاستيعابية للحاويات والمركز اللوجيستي في المنطقة الغربية من الميناء، هذا ويترك المخطط العام المجال مفتوحاً للتوسعات في ميناء السخنة حتى بعد عام ٢٠٢٠.

٢٠٢٠

سوف يكون ميناء السخنة معداً لنقل البضائع من السفن إلى المناطق الخلفية والعكس بالكميات الكبيرة المطلوبة في عام ٢٠٢٠، كما توضح الخطة أن ميناء السخنة سيحتل عندئذ مكانة رفيعة من الناحية المالية والإدارية على خريطة موانئ نقل البضائع لما يحتويه من كافة المتطلبات الحديثة بدءاً من البنية الأساسية إلى التسهيلات والخدمات وأنظمة المعلومات ووسائل الاتصالات المتطورة التي لا يمكن الاستغناء عنها لمساعدة تدفق السلع والبضائع.

التوقعات لعام ٢٠٢٠

إن تقدير حجم البضائع المتوقع تداولها عبر ميناء السخنة يمثل الأساس الذي بنى عليه المخطط العام .. وقد بنى هذا التقدير انطلاقاً من مؤشرات التنمية الاقتصادية في مصر والتي تعد جيدة ومشجعة على المدى الطويل بسبب استمرار سياسات التنمية والإصلاح الإقتصادي وتحرير التجارة وعلى الرغم من ذلك فقد أخذت خطة التطوير في الاعتبار وجوب الاستعداد لمختلف الاحتمالات من خلال وضع خطط عمل تراعى حالتها التوقع الأدنى والتوقع الأقصى ومثل هذا الاستعداد إنما يؤكد على مرونة خطة تطوير ميناء السخنة ومركز اللوجيستي وقدرتها على التلازم مع كافة المتغيرات.

بناءً على التوقع الأقصى فسوف يزداد حجم الشحن بثبات ليصل إلى ٩٠ مليون طن عام ٢٠٢٠.

وبالنظر إلى اختلاف أنواع البضائع، تشير التوقعات إلى تداول البضائع الموضحة أدناه في عام ٢٠٢٠ عبر ميناء السخنة.

* أكثر من ٤ ملايين حاوية مكافئة * أكثر من ١٠ ملايين طن من المنتجات الزراعية.

* حوالي ١٠ ملايين طن من بضائع الصب الجاف، * حوالي ٣٠ مليون طن من البضائع السائلة، * مليون طن من البضائع العامة.

من المتوقع أن يتطلب التداول البضائع بحلول عام ٢٠٢٠ أكثر من ٨٠٠٠ سفينة تتراوح ما بين حاويات صغيرة إلى حاملات بضائع تصل حمولاتها إلى ١٥٠,٠٠٠ DWT.

وسوف يشهد ميناء السخنة خلال نفس العام حركة زائفة بمعدل سفينة لكل ساعة أما عن حركة التزوير الذي في الميناء فمن المتوقع أن تصل في عام ٢٠٢٠ إلى ٣٠٠٠ سفينة تقل وحوالي ٥٠٠٠ سفينة ركاب يومياً. وبالنسبة إلى حركة مرور البضائع الجاهزة فقد تصل في نفس العام إلى ١٠ مليون طن. ومن هنا تأتي أهمية حركة مرور المناطق الخلفية للسفن.

الإضافات للعملاء للتعامل مع الجمارك والجمارك الرقابية والإقرار الجمركي (الشهادة) ويحصل الإقرار على رقم ١٢ في الختام ثم يقوم الموظف بطبع الإقرار والحصول على توقيع صاحب الشأن أو مندوبه على صحة البيانات.

وفي حالة وجود فحص رقابي يتم طبع استمارة الفحص في الحال.

* في حالة طلب النظام الآلي الجمركي عرض أحد الأخطاف للفحص الظاهري أو المعطى يقوم مكتب الخدمة بطبع استمارة فحص موحدة البنية وتصويرها من التفتيشات لتجهيز ملف آخر للهيئة الرقابية.

* يقوم موظف مكتب الخدمة بتسليم الملفين إلى مكتب الاستلام المتواجدين به موظف جمركي وموظف الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات.

* يقوم موظف الجمارك بتنظيم محتويات ملف الهيئة كصوره طبق الأصل من ملف الجمارك.

مبنى السخنة

يرى المستقبل بعيون الكسرويس

end of [LE123456.99] plus LE Customs requests the paym Sokhna
[2002-02-01-123456] for you declaration no. 123456 ١٢٣٤٥٦.٩٩

ثالثاً وسائل الاستعلام

يمكن للمتعامل مع الجمارك بمبنى العين السخنة الاستعلام عن حالة الشهادة الجمركية وللإستعلام يجب على المتعامل إرسال رسالة قصيرة SMS بالشكل التالي:

Qxx declaration no

حيث xx تمثل رقم الإستعلام و declartion no تمثل رقم الشهادة الوارد (رقم ٤٦) على الرقم التالي ٢٤٤٥١٢٣ - ١٢.

الإستعلام عن رسوم شهادة جمركية

للإستعلام عن رسوم شهادة جمركية يجب على المتعامل إرسال رسالة قصيرة على الرقم الموضح عالية كما هو موضح بالمثل التالي:

Q01 191160 حيث ١٩١١٦٠ يمثل رقم (٤٦) للشهادة المطلوب الإستعلام عن رسومها. يقوم النظام بالرد برسالة آلية قصيرة كالتالي:

for your declaration no. 191160 Taxes and Charges
[123456.99 plus LE 123456.99] [2002-0-01-191160]are[LE]

للإستعلام عن حالة شهادة جمركية

للإستعلام عن حالة شهادة جمركية يجب على المتعامل إرسال رسالة قصيرة على الرقم الموضح السابق كما هو موضح بالمثل التالي:

Q02 191160 ١٩١١٦٠ هو رقم (٤٦) للشهادة المطلوب الإستعلام عن حالتها. يقوم النظام بالرد برسالة آلية قصيرة كالتالي:

[2002-02-01-191160] is status of your declaration no. 191160
Customs System Status Report Sokhna

حيث Status هي : * Data Entry phase

Review & Inspection Phase • Document • Final Review Phase
•Ready for payment •Paid &cleard •Pending settlement of Dispute

الإستعلام عن تاريخ تطبيق التعريف (تطبيق القوانين الجمركية): Q03 191160

يقوم النظام بالرد برسالة آلية قصيرة كالتالي:

for your declaration no. 191160 Tariff Application Date 46 [-01-191160] is
DD-MM-YYYY[2002-02]

الإستعلام عن تاريخ وموعد الفحص: Q04 191160

يقوم النظام بالرد برسالة آلية قصيرة كالتالي: on DD-MM-YYYY at HH:MM

191160[2002-02-01-191160] timent for your declaration no. scheduled an in-
spection appoin Sokhna Customs

صرف البضائع بعد الحصول على الإفراج النهائي

ويخضع لبرنامج اليكترونى آخر تعمل به الميناء يسمى NAVIS.

يتقدم سائق الناقل إلى مكتب التصريح الخاص بالشركة PRE CHECK OFFICE ومعه الإفراج الجمركى لبدء عمليات تحميل الحاوة.

* يقوم المكتب بمراجعة موقف الحاوة على جهاز الكمبيوتر للتأكد من الإفراج الجم وتحميل كافة مستحقات الشركة.

* بعد التأكد من تحرير الحاوة RELLEASING يقوم بإدراج بيانات البوليصة والحاوة على الجهاز وإدراج العملية برقم تسليم يسمى BAT.NO. وتخطر بالسيارات اليكترونية كلاً من البوابة والميزان وساحة الصرف.

* يسلم للسائق لوحة عليها الرقم BAT NO ويضع فى مقدمة السيارة.

* تتقدم الناقل إلى بوابة الميناء ويصرح لها بالدخول.

* تتوجه الناقل إلى الميزان اليكترونى ليدخل الوزن رقم اللوحة المعلقة على الناقل تظهر له بيانات العملية ويقوم بوزن الناقل فارغة مستجلة ما يعرف بالوزن الأولي ويخرج من الميزان ما يسمى بكارتة الصرف يسلم للسائق المركبة.

* تتوجه الناقل إلى ساحة الصرف يستقبلها كاتب ساحة لتوجيهها إلى الآلة الرافعة المخصصة والمجهزة بجهاز اليكترونى مرتبط اليكترونياً بمعدات تخطيط وتسجيل السياحات.

* يقوم سائق الآلة الرافعة بإدخال رقم اللوحة الموجودة على السيارة BAT NO على الجهاز اليكترونى لتظهر لسائق الرافعة مكان تسجيل الحاوة لتتوجه إليها على الفور لإحضارها وتحميلها على الناقل.

* تتوجه الناقل بعد التحميل إلى الميزان من الأخرى للوزن الثانية لاستخراج الصافي بعد خصم حمولة المركبة فارغة ووزن الحاوة الفعلية المحدد ضافى حمولة المركبة بالوزن الفعلى للبضائع ويخرج علم الوزن الذى يسلم للموازنة الجمركية اليكترونياً ويدونها.

* يخرج الحاوة من بوابة الميزان يسجل النظام خروج البضاعة والحاوة من الميناء فيسجل يعرف

SHEET OUT

بإدخال الأفراد بتصاريع الموية بمقطة وينصب الإصبع عبر بوابات اليكترونية لعبور الأفراد.

التي خصصت الشركة لكل مقطة تشغيل اليكترونى خاص بها.

مما يتيح توفير أو تخفيضات عند الصبر يتم إدراج كافة مصاريف الخدمات الإضافية ضمن فاتورة الرسوم الجمركية مثل الترتيبات وخلافه.

* جرى التنسيق مع الجمارك فى الوقت الحالى لتشغيل ورادى على مدار ٢٤ ساعة تقوم بعمليات إدراج، معاينة، توريد، إفراج وصرف.

* وفرت الشركة للجمارك كافة التجهيزات ووسائل الاتصال الحديثة حتى توفر لرجل الجمارك المناخ الملائم لممارسة عمله وتمكنه من تطبيق النظم الإليكترونية للإجراءات فى هدوء.

* لأول مرة فى موانئ مصر يستخدم نظام تبادل المعلومات اليكترونياً فى EDI تبادل الرسائل اليكترونياً بين الأجهزة العاملة فى الميناء وبين المتعاملين وملاك السفن والوكلاء الملاحين.

تستقبل الجمارك منافسات البضائع (قوائم الشحن) من الوكلاء الملاحين بنظام ال EDI فى وقت قياسى لا يتعدى ٣ دقائق لمنافستو مكون من ٤٠٠ صفحة ويحتوى على ٦٥٠ بوليصة بكافة بياناتها والذى يحتاج إلى ٤ أيام لإدراجها آلياً.

* تستقبل منافسات البضائع باللغة الانجليزية الواردة بها من الخارج وعدم ترجمتها للعربية.

* إلى أن يتم صدور القانون التوقيع اليكترونى وبالتنسيق مع الجمارك تستمر التوكيلات الملاحية فى تسليم نسخة ورقية من المنافستو معتمدة إلى جانب إرسال بيانات المنافستو اليكترونياً بنظام EDI.

* ولتحقيق نظام الإجراءات الجمركية المسبقة يكون ارسال بيانات المنافستو اليكترونياً تبعاً على أن تستكمل بصفة نهائية بوصول الباخرة وخلال المهلة القانونية على أن تسلم نسخة ورقية فى نهاية استكمال بيانات منافستو الباخرة.

* لأول مرة فى مصر والعالم تستخدم خدمات التليفون المحمول فى نقل البيانات والرسائل بين الجمارك والمتعاملين لمتابعة سير الإجراءات الجمركية.

* لأول مرة فى الجمارك المصرية تستخدم مكاتب خدمة المتعاملين والشاشات اليكترونية المضيفة فى مخاطبة المتعاملين مع الجمارك للوقوف على سير الإجراءات الجمركية .

إرشادات للعملاء للتعامل مع الجهات الرقابية

(الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات)

* بالتنسيق الكامل بين الشركة والهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات، قامت الشركة بميكنة نظام الإجراءات للهيئة حتى تتم كافة المراجعات من خلال النظام الآلى.

* تقوم الشركة فى الوقت الحالى بإنشاء معمل للتحليل على أعلى مستوى داخل الميناء لسرعة الفحص والتحليل وإصدار النتائج والإفراج الرقابى.

* وإلى أن يتم تشغيل المعمل خصصت الشركة داخل الميناء غرفتين أحدهما لتجهيز العينات الغذائية وتكويدها قبل إرسالها إلى المعامل الخارجية والأخرى للعينات الصناعية للتسجيل والتكويد قبل إرسالها إلى المعامل الخارجية.

* خصصت الشركة سيارات لنقل العينات فوراً إلى المعامل الخارجية بصحبة مندوب من الهيئة لتسليمها توفيراً للوقت والجهد وسرعة وصول النتائج.

* خصصت الشركة سيارة ثلاجة لنقل العينات الغذائية القابلة للتلف إلى المعمل.

* تم وضع برنامج خاص لتكويد العينات.

* ولأول مرة تعمل كلاً من الجمارك والهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات ضمن قاعدة بيانات آلية واحدة لتسهيل الإجراءات وتبادل المعلومات اليكترونيا فيما بينهم والشركة.

* يتم الإفراج تحت التحفظ بعد سحب العينات شرط استيفاء المستندات والفحص الظاهرى.

* تقبل الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات شهادات الفحص المسبق التى تتم فى الخارج على السلع الصناعية الصادر بها قرار وزير التجارة الخارجية وذلك لتسهيل عمليات الإفراج الرقابى فى الحال.

* أولوية الإفراج للسلع الغذائية الواردة فى حاويات مثلبة.

* أولوية المعاينة والإفراج للمواد الخام الواردة للمصانع.

دليل الرسائل القصيرة (SMS) للإستعلام عن البضائع

والإجراءات الجمركية بالتليفون المحمول بمبنى السخنة

أولاً: موعد فحص الرسالة

إذا كان هناك رقم محمول مسجل لصاحب الشأن بقاعدة البيانات يصدر النظام الآلى رسالة تبين بموعد فحص الرسالة (موعد فحص الفحص المشتركة من الجمارك والهيئات الرقابية) كما هو مبين فى المثال الآتى:

[01-123456]- on DD-MM-YYY NO.123456[2002-02]
appointment for your declaration scheduled an inspection ap Sokhna Customs at HH:MM

ثانياً: الشهادة بأهزة لعداد الرسوم

كما هو الحال فى الرسالة السابقة، إذا كان هناك رقم محمول مسجل لصاحب الشأن بقاعدة البيانات يصدر النظام الآلى رسالة تبين الرسوم المطلوب لعدادها على الشهادة الجمركية كما هو مبين فى المثال الآتى:



WORLD

World Trans Group Company



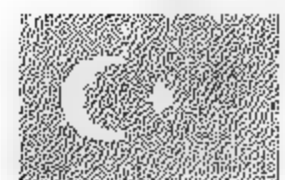
BIRKART LOGISTICS

3 - April 01

You are most welcomed to visit our web site at

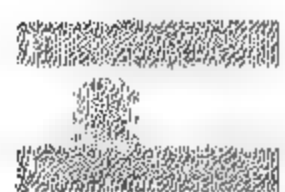
www.wtg-group.com

Our Consolidation Cargo Schedule for U.C.T. Import Service 2003



From Turkey

NAV	Voyage Date	Shipping Line	POL	T T
* Esra	Every	EMES	Istanbul & Izmir	6 Days
* Sea Voyager	Monday			



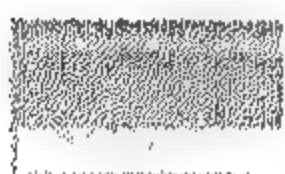
From Spain

NAV	Voyage Date	Shipping Line	POL	T T
* Pelat	Every Tuesday & Friday	Bulcon	Valencia	8 Days
* Pelado			&	
* Pelineo			Barcelona	



From Rotterdam

NAV	Voyage Date	Shipping Line	POL	T T
* PSD Senator	Every Sunday & Friday	DSR	Rotterdam	10 Days
* Damascus			&	
* P&O Nedlloyd Beirut			Antwerp	
* City of Tunis				



From Germany

NAV	Voyage Date	Shipping Line	POL	T T
* PSD Senator	Every Tuesday & Thursday	P & O	Hamburg	11 Days
* Damascus				
* P&O Nedlloyd Beirut				
* City of Tunis				



Our Branches please feel free to contact us, for any further information

Alex Head Office
22 Bani El-Abassi St.,
El-Pharaana, Alex, Egypt.

☎ (+203) 48 55 900
☎ (+203) 48 51 900

Cairo Branch
26 Gameat El Dowal El
Arabia St., El Mohandesine,
Cairo, Egypt.

☎ (+202) 344 90 47
☎ (+202) 344 90 46

Cairo Airport Branch
International Export Center,
Room 225, Cairo Airport,
Egypt.

☎ (+202) 267 18 68
Ext. 225

Port Said Branch
Free Port Building App 425
Port Said, Egypt

☎ (+2066) 248 004

WORLD

World Trans Group Company

BIRKART GLOBISTICS

As Agent Only

You are most welcomed to visit our web site at
www.ewt-group.com

Glad to Announce Our New Exclusive Agency

BIRKART GLOBISTICS

PROFESSIONALS IN ALL LOGISTICS SERVICES

TAILOR MADE SERVICE

SURFACE LOGISTICS

SEA LOGISTICS

TEXTILE LOGISTICS

FURNITURE LOGISTICS

WE'LL GET YOU AHEAD

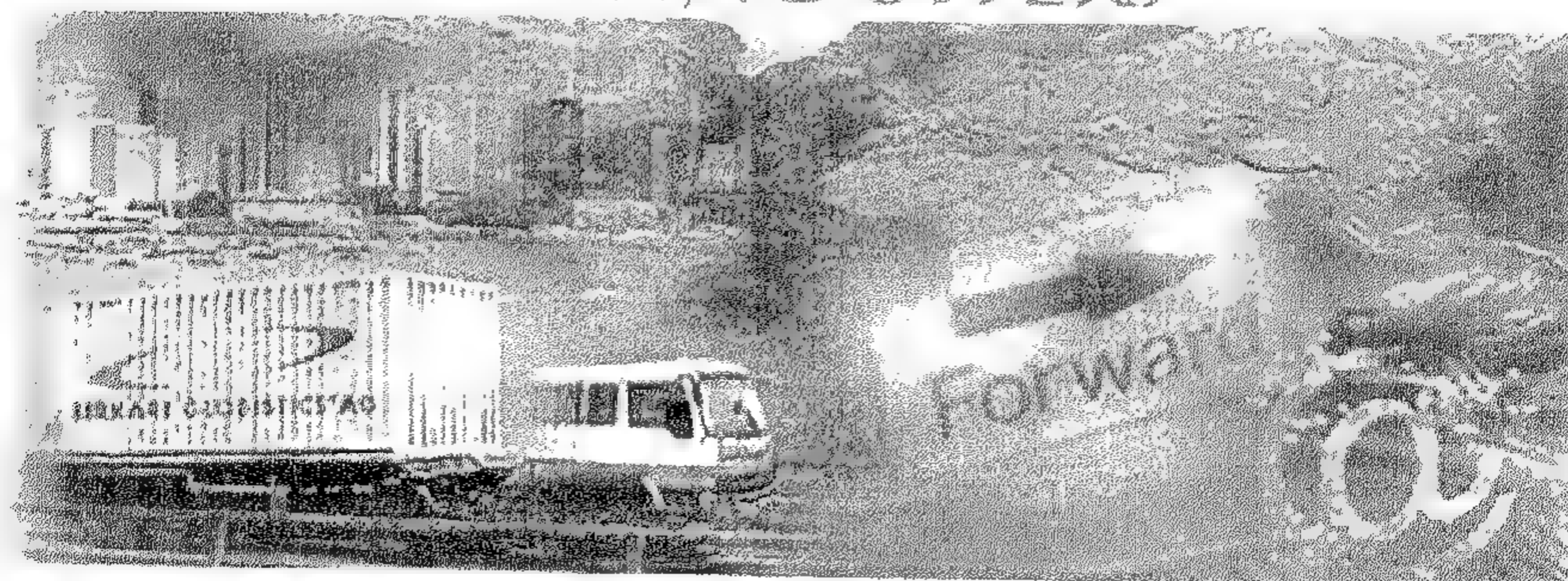
NO MATTER WHICH LOGISTICS
SERVICES YOU REQUIRE
- WHETHER DOMESTIC, IN EUROPE
OR AROUND THE WORLD -
WITH US YOU'LL FIND FRONTIER
CROSSING OFFERS

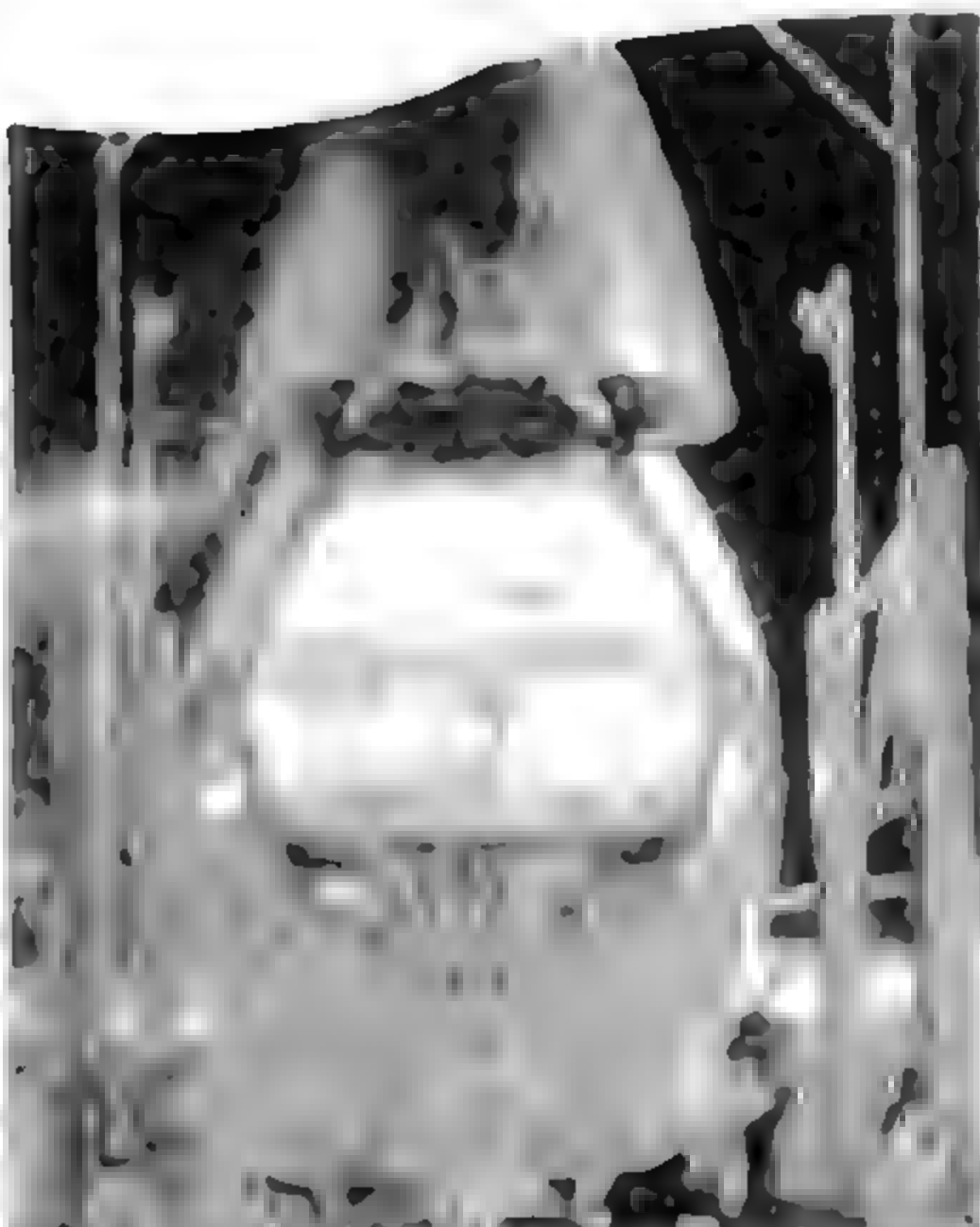
Founded 1877

approx. 3.500
employees
world-wide

More than 40
branches
in Germany

over 100
branches
world-wide





Services Offered in

IMPORT & EXPORT

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under complete supervision.
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

PROJECT LOGISTICS

Worldwide coordination, arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite. Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

DISPATCH

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17, PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT

e-mail: mail@afifiworld.com

web site: www.afifiworld.com

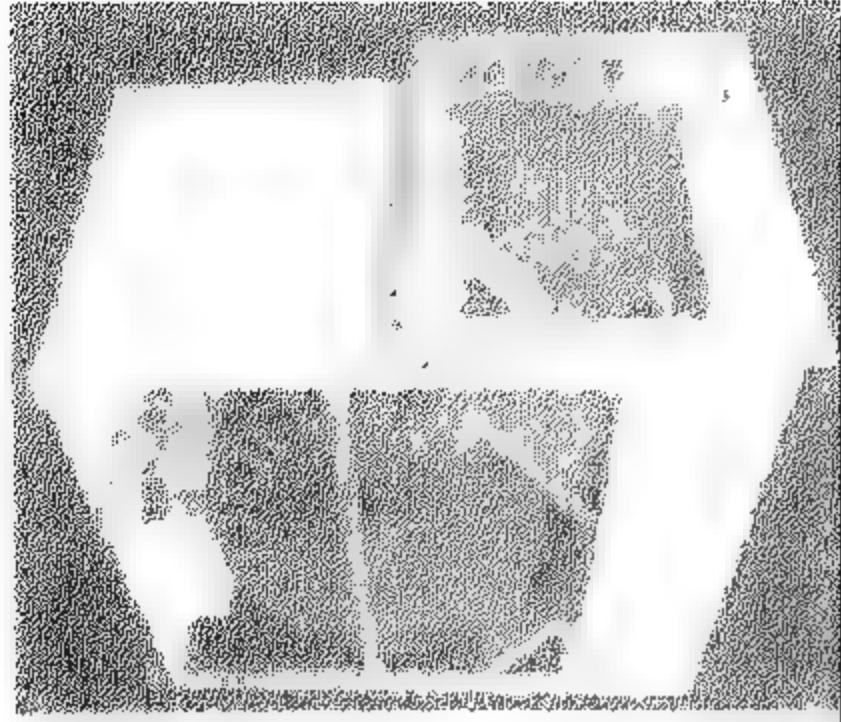
TEL: +2(03)5906730

+2(03)5928123

FAX: +2(03)5923797

+2(03)5901821

ديريكت فيديو: DIRECT VIDEO جهاز التوزيع الآلي للعاملين في مجال الفيديو



ديريكت فيديو هو قسم الفيديو والوسائط المتعددة لمجموعة ديريكت فيندينج Direct Vending، وهي شركة صناعية فرنسية متخصصة في تصميم وتصنيع أنظمة وتوزيع على أجهزة آلية «ذكية» لاستخدام الجمهور أو للاستخدام الصناعي. وتعد ديريكت فيديو الشركة الرائدة في فرنسا لتوزيع أجهزة التوزيع الآلي وتركيبها في منشآت الفيديو كاسيت واسطوانات الفيديو الرقمية DVD التي تعمل ٢٤ ساعة يومياً.

السمات الرئيسية لأجهزة ديريكت فيديو الآلية:

إمكانية التشغيل: نظام فريد في التوزيع عن طريق إسطوانة (الفة).

- تنسم الأجهزة ببساطة آلياتها وحد أدنى من القطع المتحركة، ولا تحتاج الأجهزة لصيانة وإصلاحها يسير، وبفضل نظام خزان إدراج قابلة للتبديل فيما بينها يمكن الحصول في الوقت ذاته على شرائط فيديو K7 واسطوانات الفيديو الرقمية.

الأمان: أمان عال في التعرف على المنتج.

- بسبب سهولة تقليد أي كود بار قامت ديريكت فيديو بالاشتراك مع شركة تاجسيس Tagsys بتطوير نظام أمان للتعرف على المنتج وذلك عن طريق شريحة إلكترونية، وتعمل هذه الشرائح بنظام تردد الموجات وكل شريحة فريدة من نوعها، ولا يمكن اختراقها أو تقليدها ولا تتعطل بفعل الزمن.

وسهولة الاستخدام: خصائص بسيطة لمساعدة العميل.

- من بين الخصائص التي تجعل أجهزة توزيع ديريكت فيديو الآلية أكثر جاذبية للمستهلك تزويدها بدليل صوتي، ونصوص، وفيديو، وطريقة استشارة مبسطة، وظهور متزامن للعناوين المتاحة وعلب الشرائط الشفافة، وكذلك إمكانية إعادة الشرائط دون استخدام البطاقة.

إدارة متكاملة: برمجية لإدارة عالية الكفاءة.

- تسمح البرمجية بإدارة الجهاز الآلي ونادى الفيديو في آن واحد، وذلك بتخصيص بطاقة واحدة وحساب واحد لكل عميل، والحصول على معلومات محوسبة عن العميل وما لديه من أفلام، والإحصاءات المجمعة والإدخال السريع للأفلام من المخزن للجهاز.

مجموعة من الكاميرات الرقمية ISENSE ذات قدرة فائقة على قياس شدة الألوان وشدة الضوء



قامت شركة ELDIM المشهورة عالمياً في مجال قياس الألوان وقياس شدة الضوء منذ ١٢ عاماً بتقديم مجموعتها الجديدة من الكاميرات الرقمية القادرة على التقاط كميات كبيرة من الصور وعلى قياس شدة الألوان والضوء. والكاميرات ISENSE ذات ديناميكية قوامها ١٦ Bit وقد تم تبريدها عند ٢٠ درجة مئوية عن طريق نظام إلكتروني حراري وذلك بهدف ضمان أكبر درجات الدقة والحساسية حتى بالنسبة للإشارات ضعيفة الحدة.

وقد تم طرح إختيارات جديدة، وقد يصل مدى وضوح جهاز التوجيه CCO إلى ٦،٣ مليون بيكسل. وسيتم دمج مجموعة من الفلاتر كذلك الخاصة بجودة الصورة و NVIS والفلاتر المتداخلة، وأجهزة التوجيه هذه تمتاز بحماية ضد التشتت وبصرية عالية الجودة يمكن إتاحتها بناء على طلبات محدد.

بمختلف خواص الصوت والصورة بمتتاليات الفيديو. ومن ثم يقوم K-Track بخدمة سلسلة كبيرة متنوعة من الشركات والجهات الراغبة في الحصول على رؤية دقيقة ومفصلة لسوق الإعلانات التلفزيونية وذلك بهدف تلبية احتياجات التحليل الكمي والكيفي. وبالتالي فهو حل مثالي لكل من شركات media monitoring، وكالات media planning، وكالات الاعلانات، جهات الأبحاث التي تقوم بتحليل استراتيجيات الاعلان في الشركات المنافسة لهم، هيئات اللوائح... إلخ.

حل مصمم خصيصاً لمتابعة الاعلان التلفزيوني

تتمثل قوة K-Track في قدرته على الجمع في جهاز واحد لاحتياجات مختلفين في مجال صناعة الاعلانات، وهنا التعرف على عدد هائل من الاعلانات المعروضة عبر القنوات مع تحديد خواص كل اعلان بدقة فائقة.

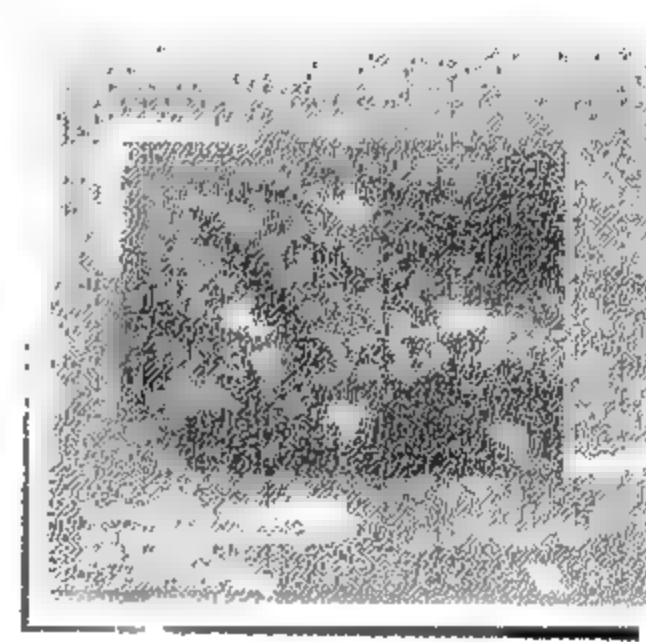
PRONAL تقدم منتجات خاصة لخدمة إقامة قواعد التنقيب عن النفط في أعماق المحيطات (ال OFFSHORE)

تعد Pronal شركة فرنسية متخصصة في تقديم المنتجات التقنية المرنّة المنفذة من مواد مطاطية مثل Elastomer، Plastomer أو المواد المركبة. فهي تقدم منتجات متنوعة تستخدم في مجال إنشاء القواعد، طواحين الهواء والأرصعة البحرية. وبفضل خبرتها في النواحي الهندسية الخاصة بكبرى المشاريع (أبحاث، مكتب متخصص للدراسات والتصميمات، برنامج

CATIA 3D) استطاعت شركة Pronal تصميم ثلاث مجموعات من المنتجات المتخصصة. وتتمثل هذه المنتجات في كل من سلسلة Grout-Packers (وهي وصلات حلقة من الأسمنت) سلسلة Pile Wipers (وهي وصلات كشط) وسلسلة Diaphragm (وهي وحدات تغليف الطبقة الخارجية). إذ تقوم هذه المنتجات بخدمة تثبيت القواعد الخاصة باستخراج النفط من أعماق المحيطات.



ثورة في مجال الفيديو: Visio P a D النظام الجديد للمراقبة النشيطة عن طريق الفيديو للكاميرات المتحركة



هذا النظام الجديد «صل واكشف» Plug and Detect" للمراقبة النشيطة عن طريق الفيديو تم نشره بصفة خاصة في مجال الطرق، ويقوم على نظام كشف عمليات التوقف المروى. ويعمل هذا النظام عن طريق تحليل صور الفيديو، فلم يعد هناك حاجة لتحديد الزوايا أو ضبط الكاميرا أو تثبيتها فيمكن توصيل نظام فيزيو بي آند دي بشبكة الكاميرات المتحركة الموجودة بالفعل ليكون النظام جاهزاً للكشف.

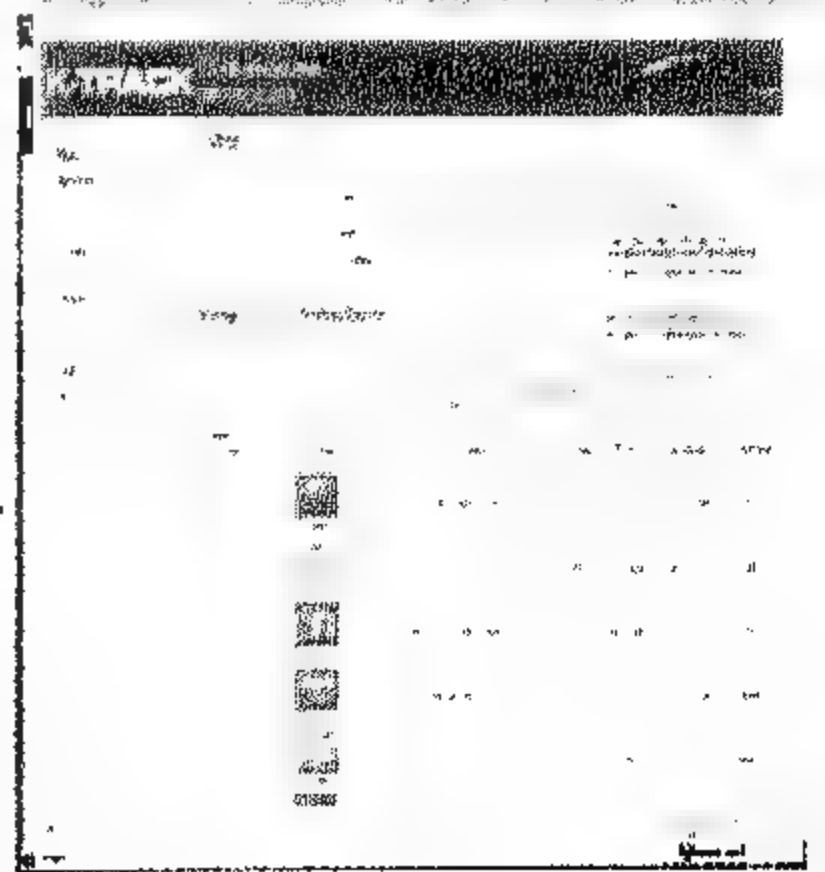
ويسمح هذا النظام للمشغلين بالتركيز في أعمال أخرى. وقد زادت مرونة أنظمة المراقبة عن طريق الكاميرات المتحركة لاسيما بفضل إمكانية إعداد مسبق لبرامج مراقبة أوتوماتيكية يحتفظ عن طريقها المشغلون بقدرتهم على التدخل. وبعد التسجيل المستمر للصور وسيلة للرجوع إلى حدث ما وفهم كل جوانبه وقت وقوعه أو بعد ذلك.

وقد تم التوصل إلى هذا الحل بفضل اكتشاف جديد في عملية معالجة الصورة إذ سمح تطوير حسابات جديدة قادرة على «تعلم» سمات المرور بتصوير نظام كشف لا يتطلب أي تحديد للزوايا أو معايرة مسبقة. وتقوم حسابات علاج الصورة بتحليل المشهد وترصد آلياً أي توقف في مسار الطريق. فأى حركة للكاميرا - سواء في وضع زووم أو موقع أو سمت - يتم على الفور الكشف عنها واستتباعها بعملية إعادة تكييف على المنظر المواجه للكاميرا

Kinomai تعلن عن توافر الإصدار الثاني من K-Track أول حل متابعة بالصوت والصورة للاعلانات التلفزيونية

أعلنت شركة Kinomai عن طرح الإصدار الثاني من K-Track وهو «مثالي» يهدف إلى التعرف على الاعلانات التجارية التي يتم بثها على عدد كبير من القنوات التلفزيونية. إذ يتضمن K-Track تكنولوجيا fingerprinting الخاصة بشركة Kinomai. ومن ثم فهي تسمح بإجراء التعرف الدقيق على متتاليات الفيديو المعروضة بقنوات التلفزيون الرقمي أو التناظري. كذلك يسمح K-Track باضفاء الطابع الأوتوماتيك على طريقة العمل علماً بأن الجزء الأكبر من هذا العمل كان يتم بشكل يدوي. ومن ثم يتيح هذا الحل زيادة ملحوظة في جودة النتائج التي يتم التوصل إليها في إطار ضمان تكلفة استخدام أقل.

فعلى نقيض النظم المعروفة باسم ال watermark-ing، يتمتع K-Track بعدم الإحتياج إلى إدخال كود خاص لمتتاليات الفيديو المطلوب التعرف عليها. فهو يكتفى بتصميم أوتوماتيك لل signatures المرتبطة



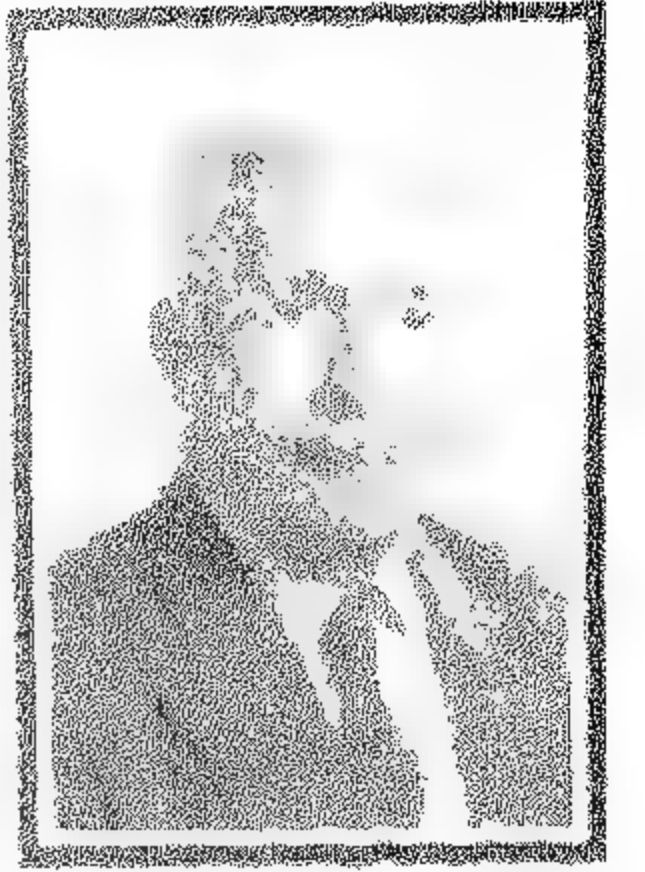


المنظمة البحرية الدولية

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

WHAT IT DOES AND HOW IT WORK...?

ماذا تعمل وكيف تعمل ؟...



د. مصطفى عبد العزيز رئيس قسم دعم المعاهد البحرية - المنظمة البحرية الدولية (سابقاً)

الإتفاقية الدولية لمستويات التدريب والتأهيل (6)

تناولنا في المقال السابق إقرار مدونة التدريب والتأهيل وتولى أعمال النوبة للعاملين بالبحر STCW 95 Watchkeeping Code. وفي هذا المقال نختم الحديث عن الإتفاقية الدولية لمستويات التدريب والتأهيل هيل بتناول الملحق الثالث للقرار النهائي لمؤتمر STCW 95 والذي يتضمن القرارات الملحقة بالإتفاقية وآليات تنفيذ الإتفاقية الدولية المعدلة لمستويات التدريب والتأهيل 1995.

والأفراد البحريين العاملين على الوحدات المتحركة البعيدة عن الساحل بغرض ضمها إلى الإتفاقية أو أى وسيلة أو وسائل أخرى ملائمة.

القرار الحادى عشر ويتناول تعزيز التعاون الفني
Resolution 11: Promotion of technical co-operation

ويحث القرار بقوة الدول الأعضاء على أن تقدم بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية المساعدة للدول التى تواجه صعوبات فى الوصول إلى متطلبات الإتفاقية وتدعو المنظمة لتقديم مساعيها لتوفير المساعدات التى تطلبها الدول، وأن تضع التدابير المناسبة لهذا الغرض من خلال برنامجها للتعاون الفني.

القرار الثانى عشر ويتناول مشاركة الجامعة البحرية العالمية فى الوصول إلى مستويات متميزة للتدريب البحرى

Resolution 12: Contribution of World Maritime University (WMU) in achievement of enhanced standards of maritime training.

ويحث القرار المنظمة على الإستمرار فى:

١- إستخدام موارد وخبرات الجامعة لنقل التعليم البحرى والمعرفة إلى أينما ظهرت الحاجة إليها، وبصفة خاصة الدول النامية

٢- تشجيع ودعم الجامعة البحرية العالمية WMU لكى تقوم بدور رائد فى تعزيز وتوفير شبكة من المنشآت التدريبية البحرية

كما يوصى القرار بأن تستمر الحكومات فى دعم وإستخدام موارد الجامعة لمواجهة إحتياجاتها من المحاضرين البحريين والمدربين ذوى التدريب المتميز.

القرار الثالث عشر ويتناول مراجعة البرامج النموذجية التى تنشرها المنظمة البحرية الدولية

Resolution 13: Revision of model courses published by the International Maritime Organization.

ويدعو القرار المنظمة لإتخاذ الخطوات اللازمة لمراجعة وتحديث هذه البرامج النموذجية التى توفر الإرشاد لازم لتنفيذ التدريب والتقييم لتطبيقات الإتفاقية المعدلة، كما يدعو القرار الحكومات لتوفير التمويل والمساعدة فى مراجعة وتحديث البرامج النموذجية.

القرار الرابع عشر ويتناول تعزيز مشاركة المرأة فى صناعة النقل البحرى

مثل هذه الأنظمة مناسبة وفعالة.
3. توضيح الأساسيات التى تتضمنها القاعدة VII/3 وتوضيح كيفية تطبيقها.
القرار الثامن ويتناول تعزيز المعرفة الفنية ومهارات وحرفة العاملين بالبحر

Resolution 8: Promotion of technical knowledge, skills and professionalism of seafarers

ويوصى هذا القرار بأن تقوم الإدارات البحرية بالدول الأعضاء بعمل الترتيبات اللازمة لتأكيد قيام الشركات بـ:

1. وضع معايير وعمليات الاختيار للأفراد بحيث تعرض أعلى المستويات العملية للمعرفة الفنية والمهارة والحرفة.
2. مراقبة مستويات الأفراد فى القيام بواجباتهم.

3. تشجيع جميع الضباط على المشاركة الفعلية فى تدريب الأفراد الأحدث.

4. المراقبة الدقيقة والمتعددة لتقدم الأفراد الأحدث بالنسبة لإكتساب المعرفة والمهارة أثناء خدمتهم على ظهر السفينة.

5. توفير برامج تدريبية للتذكيرة وتحديث المعرفة refresher and updating على فترات مناسبة.

6. إتخاذ الإجراءات اللازمة لتشجيع التفاهر بالخدمة والحرفة من جانب الأفراد الذين يستخدمونهم.

القرار التاسع ويتناول توفير المستويات الدولية للملاءمة الطبية للعاملين بالبحر

Resolution 9: Development of international standards of medical fitness for seafarers

ويدعو هذا القرار المنظمة البحرية الدولية أن تقوم بالتعاون مع منظمة العمل الدولية International Labour Organization ومنظمة الصحة العالمية World Health Organization بوضع المستويات الدولية للملاءمة الطبية للعاملين بالبحر.

القرار العاشر ويتناول تدريب المرشدين البحريين والأفراد العاملين فى خدمة حركة مرور السفن والأفراد البحريين العاملين على الوحدات المتحركة البعيدة عن الساحل

Resolution 10: Training of maritime pilots, vessel traffic service personnel and maritime personnel employed on mobile offshore units

ويدعو القرار المنظمة البحرية الدولية أن تأخذ فى الإعتبار توفير الوسائل التى تغطى تدريب وتأهيل المرشدين البحريين والأفراد العاملين فى خدمة حركة مرور السفن

كأن من الأفراد الذين يتولون المسؤولية بالنسبة للإتصالات المتعلقة بالإستغاثة والسلامة على سفنهم قد تم تدريبهم ومنحهم شهادات أهلية كمشغلين للراديو بالنسبة للنظام العالمى للإستغاثة والسلامة البحرية GMDSS قبل أول فبراير 1999، كما يحث هذه الحكومات على جذب إنتباه ملاك السفن والعاملين بالبحر وكل من قد يحتاج لإستخدام هذا النظام أو هؤلاء التى قد تحتاج سفنهم لإستخدام خدمات الـ GMDSS إلى أهمية هذا التدريب.

يتناول القرار الخامس التدريب الخاص بإدارة الأزمات والسلوك الإنسانى بالنسبة للأفراد العاملين على ظهر سفن الدرجة الخاصة بالركاب

Resolution 5: Training in crisis management and behaviour for person- humanel serving on board ro-ro passenger ships

ويدعو هذا القرار المنظمة البحرية الدولية أن تقوم بصفة عاجلة بوضع التدابير التفصيلية الخاصة بتدريب الأفراد العاملين على ظهر سفن الدرجة الخاصة بالركاب على إدارة الأزمات والسلوك الإنسانى، وذلك حتى يمكن تضمينها فى مدونة الإتفاقية STCW Code.

القرار السادس ويتناول تدريب الأفراد على سفن الركاب

Resolution 6 Training of personnel on passenger ships

ويدعو هذا القرار المنظمة البحرية الدولية أن تأخذ بعين الإعتبار وضع التدابير المناسبة لتدريب الرابطة والضباط والأفراد الذين يخدمون على سفن الركاب على ما جاء فى الإتفاقية المعدلة، كما يدعو الدول الأعضاء فى إتفاقية عام 1978 أن تأخذ بعين الإعتبار التطبيق الإختيارى لتدابير التدريب المذكورة بالقاعدة V/2 بالنسبة للأفراد العاملين على سفن الركاب.

القرار السابع ويتناول مراقبة متضمنات التأهيل البديل

Resolution 7: Monitoring the implications of alternative certification

يدعو القرار لجنة السلامة البحرية لمراقبة تنفيذ الفصل السابع للملحق المعدل للإتفاقية والأقسام ذات الصلة فى مدونة الإتفاقية STCW Code بهدف:

1. التعرف على أنظمة التأهيل البديل التى يتم تطبيقها وفقاً للفصل السابع.

2. تحديد ما إذا كانت هناك حاجة لمراجعة مدونة الإتفاقية لتأكيد أن متطلبات تطبيق

الملحق الثالث للقرار النهائي لمؤتمر STCW 95

Attachment 3 to the Final Act of the 1995 STCW Convention

يتضمن الملحق الثالث القرارات الأربعة عشر الملحقة بالإتفاقية

القرار الأول من هذه القرارات يتعلق بكيفية إجراء التعديلات

Adoption of amendments to the annex of the international Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978، ولقد سبق تناول هذا القرار بالتفصيل فى المقال التاسع.

يتعلق القرار الثانى والذي تضمن مدونة التدريب والتأهيل وتولى أعمال النوبة للعاملين بالبحر Seafarers Training, Certification and Watchkeeping Code

وقد تناولناه بالتفصيل فى مقالنا السابق.

القرار الثالث ويتناول التدابير الإنتقالية

Resolution 3 Transitional provisions

ولقد تناول هذا القرار تأكيد القاعدة 1/15 والمتعلقة بالتدابير الإنتقالية والتى تسمح بفترة خمس سنوات قبل مطالبة الدول أعضاء الإتفاقية بإصدار والإعتراف

بشهادات الأهلية المصدرة وفقاً للتعديلات التى أدخلت على الإتفاقية. وذكر القرار أنه حتى يمكن تطبيق الإتفاقية بالكامل فى 1 فبراير 2002 فإنه يجب على الدول الأعضاء إتخاذ الإجراءات المناسبة لتطبيق

الإتفاقية المعدلة بالنسبة لنظم التدريب والتأهيل والإدارة المحلية. وحث القرار على أن تقوم الدول الأعضاء بإخطار لجنة السلامة البحرية بالمنظمة البحرية الدولية بمدى التقدم فى الإجراءات اللازمة لتطبيق الإتفاقية المعدلة، وكذا بأية صعوبات تواجهها فى هذا

المجال. وفى نفس الوقت طلب القرار من لجنة السلامة البحرية مراقبة تقدم الدول الأعضاء فى إتجاه تطبيق الإتفاقية المعدلة.

القرار الرابع ويتناول تدريب مشغلي الراديو بالنسبة للنظام العالمى للإستغاثة والسلامة البحرية

Resolution 4 Training radio operators for the global maritime distress and safety system (GMDSS)

ويحث القرار بقوة الحكومات المعنية بإتخاذ الخطوات اللازمة لتأكيد أن عدد

Resolution 14: Promotion of the participation of women in the maritime industry

ولقد دعا هذا القرار الحكومات لأن تأخذ في الاعتبار بصفة خاصة تأكيد توفير فرص متساوية للرجال والنساء للتوظيف في كسائر قطاعات صناعة النقل البحري، ولتوظيف دور المرأة في مهنة العاملين بالبحر، وكذا لتعزيز مشاركتها في التدريب البحري وفي جميع مستويات صناعة النقل البحري.

القائمة البيضاء وآليات تنفيذ الاتفاقية الدولية المعدلة لمستويات التدريب والتأهيل ١٩٩٥.

لأول مرة في تاريخ المنظمة البحرية الدولية تتناول أحد الإتفاقيات آليات لتأكيد التزامات الدول أعضاء الاتفاقية بتنفيذ متطلباتها، ليس مرة واحدة فقط بل بصفة دورية، ونشر أسماء الدول التي التزمت بتنفيذ متطلباتها فيما سمي بالقائمة البيضاء White List، وسوف نتناول هذه الآليات في الصفحات التالية.

إن سلطة تقييم قيام الدول المختلفة بتنفيذ كافة متطلبات الاتفاقية قد تم تصويبها من قبل الدول الأعضاء بالمنظمة البحرية الدولية، وهو ما يمثل دور هام وجديد تقوم به المنظمة، فلأول مرة دعيت المنظمة لأخذ دور مركزي ورئيسي في التحقيق من أن المتطلبات التي أقرتها الاتفاقية قد تم تنفيذها بفاعلية.

إن أحد أهم التعديلات التي أدخلت على إتفاقية عام ١٩٧٨ وما جاء بالقاعدة رقم I/V من الفصل الأول من ملحق الإتفاقية والذي سبق بالإشارة إليه في المقال العاشر، وتنص القاعدة المذكورة على قيام الدول أعضاء الاتفاقية بإبلاغ المنظمة بالمعلومات المطلوبة. ولقد أوضح القسم A_I/V من مدونة الإتفاقية STCW CODE آليات وأساليب هذا الإبلاغ وتوقيعاته والنتائج المترتبة عليه.

تلخص آليات متابعة تنفيذ متطلبات الاتفاقية فيما يلي:-

* قيام الدول أعضاء الاتفاقية بإخطار سكرتير عام المنظمة بالخطوات التي إتخذتها في سبيل إضفاء الفاعلية الكاملة على الاتفاقية ويجب أن يتضمن هذا الإخطار:

- ١- الاسم والعنوان البريدي وأرقام التليفون والفاكس وكذا الخريطة التنفيذية Organization chart للوزارة أو الإدارة أو الوكالة الحكومية المسؤولة عن إدارة الاتفاقية.

٢- توضيح كامل للإجراءات القانونية والإدارية التي تم إتخاذها لتأكيد تنفيذ مطالب الاتفاقية وبخاصة القاعدة 1/6 الخاصة بالتدريب والتقييم والقاعدة رقم 1/9 الخاصة بالمستويات الطبية وإصدار وتسجيل الشهادات الخاصة بها.

٣- بيان واضح عن التعليم والامتحانات وتقييم الكفاءة Competency assessment والسياسات المتبعة في منح شهادات الأهلية.

٤- ملخص وافى للبرامج التعليمية Courses وبرامج التدريب Training programmes والامتحانات والتقييم الخاص بكل شهادة أهلية يتم إصدارها وفقاً لمتطلبات الاتفاقية.

٥- بيان واضح عن الآليات المتبعة لتفويض أو اعتماد أو الموافقة على التدريب والامتحانات، الملازمة الطبية، تقييم الكفاءة التي تتطلبها الاتفاقية، الشروط المتعلقة بهذه الأمور وكذا قائمة بالتصديقات والموافقات التي تم منحها.

٦- ملخص وافى للآليات المتبعة لمنح أية صلاحية مؤقتة Dispensation كما جاءت في القاعدة الثامنة Article VIII من الإتفاقية.

٧- نتائج المقارنة المطلوبة وفقاً للقاعدة 1/11 من ملحق الإتفاقية وبيان واضح لمخطط برامج التذكير Refresher ورفع الكفاءة Upgrading المطلوبة.

* إخطار سكرتير عام المنظمة بنتائج التقييم الذي يتم وفقاً للقاعدة 1/8 من ملحق الإتفاقية خلال ستة شهور من استكمال التقييم، ويتضمن هذا الإخطار شروط استخدام المقيمين Terms of reference of evaluators، ومؤهلاتهم وخبراتهم، تاريخ ومحتوى التقييم، الأخطاء التي تم إكتشافها والإجراءات التصحيحية الموصى بها والتي تم تنفيذها.

* إحتفاظ السكرتير العام للمنظمة بقائمة الخبراء المؤهلين Competent persons والذين يجب أن يكونوا على معرفة جيدة بمطالب الاتفاقية وأن يكون واحد منهم على الأقل في كل مجموعة على علم بنظم التدريب والتأهيل في الدول التي يتم تقييمها ويتم ترشيح هؤلاء الخبراء بمعرفة الدول الأعضاء والتصديق على إختيارهم بواسطة لجنة السلامة البحرية.

* يتم تعيين مجموعات من هؤلاء الخبراء تتكون كل منها من عدد فردي لا يتجاوز خمسة خبراء وتحدد لكل مجموعة من الخبراء عدد من الدول (ثلاثة دول من غالبية الحالات) وتقوم المجموعة بفحص ودراسة المعلومات التي تم إخطار المنظمة بها من قبل هذه الدول ومقارنة ما جاء بها من معلومات بمتطلبات الاتفاقية.

* تقوم كل مجموعة بإعداد تقرير عن كل دولة بعد تقييم المعلومات التي قدمتها الدولة للمنظمة ويرفع هذا التقرير إلى سكرتير عام المنظمة.

* يقوم سكرتير عام المنظمة بإعداد تقرير للجنة السلامة البحرية وفقاً لتقرير التقييم الواردة له من مجموعات الخبراء ويتضمن هذا التقرير:

١- التقييم الذي قدمه مجموعات الخبراء.

٢- طلب تفسيرات - عند الضرورة - من الدولة بالنسبة لأية تساؤلات عن معلومات سبق أن أرسلتها.

٣- التعرف على أية مشاكل طلبت الدولة المساعدة على حلها لإمكان تطبيق الاتفاقية.

* بعد تأكيد لجنة السلامة البحرية على أن التقرير المقدم من مجموعة الخبراء قد أوضح أن الدولة قد قامت بتطبيق قواعد الاتفاقية بالكامل، تقوم الدولة بإعلان عن هذه الدول (فيما يسمى بالقائمة البيضاء) من الجدير بالذكر أن القائمة البيضاء التي يتم نشرها ليست دائمة فحتى بالنسبة للدول التي ظهرت على القائمة البيضاء فإنه يلزم العمل على تطوير والمحافظة على المستويات المطلوبة، فالإتفاقية تتطلب أن يتم التقييم مرة كل خمس سنوات على الأقل لتأكيد التزام الدول بكافة متطلبات الاتفاقية على أن يتم إخطار المنظمة بنتائج التقييم، ومن ثم فإن بقائهم على هذه القائمة البيضاء سيظل دائماً تحت الفحص حيث سيتم تحديث هذه القائمة بمعرفة لجنة السلامة بالمنظمة بما يعني إمكانية حذف دولة ما من هذه القائمة إذا ما أوضح تقرير التقييم عدم تنفيذ أحد متطلبات الاتفاقية.

كلمة أخيرة قبل ترك الموضوع فبالرغم من إنه مما لا شك فيه أن ظهور الإتفاقية المعدلة STCW 95 تعتبر خطوة كبيرة

national assessment centers ودرب عدداً من المقيمين المحليين national evaluators. وفي خطوة غير مسبوقة خفضت الفلبين عدد المعاهد البحرية تخفيضاً كبيراً.

أحد الأخطاء التي شاعت في مرحلة من المراحل أن مطلب الإتفاقية تقتصر على التعليم والتدريب البحري حتى يمكن الإلتزام للقائمة البيضاء، والحقيقة أن الأمر لا يقتصر على التعليم والتدريب بل يمتد إلى العديد من النظم البحرية الأخرى مثل نظم الامتحانات ونظم التأهيل، ووفقاً لذلك فلا يكفي أن يكون لدى الدولة أفضل المعاهد البحرية لكي تنضم إلى القائمة البيضاء كما لا يعني عدم توافر التعليم والتدريب البحري بالدولة عدم إمكانية الإلتزام بهذه القائمة. ويمكن تلخيص أن الأهم في جميع الحالات هو توافر المستويات التي تتطلبها الإتفاقية في جميع العاملين بالبحر بالدولة سواء تم تدريبهم داخل الدولة أو خارجها مع توافر النظم والإجراءات اللازمة لتأكيد هذه المستويات.

بلغ عدد الدول التي ظهرت على القائمة البيضاء - وفقاً للخطاب الدوري الصادر عن المنظمة البحرية الدولية في 13 ديسمبر 2002 - 107 دولة من بين 133 دولة هي عدد الدول الأعضاء في الاتفاقية. ومن بين الدول التي ظهرت على هذه القائمة سبع دول عربية فقط هي الجزائر، البحرين، جمهورية مصر العربية، الكويت، لبنان، المغرب، تونس.

وهذا المقال ينتهي استعراضنا للإتفاقية الدولية المعدلة لمستويات التدريب والتأهيل The STCW Convention 1978 as amended in 1995

e-mail:METconltd@aol.com

للأمام في مجال تنفيذ إتفاقيات المنظمة البحرية الدولية، فإن آليات تنفيذ الإتفاقية قد شابها في بعض الأحيان بعض الشكوك ويمكن تلخيصها في:

١- اعتماد هذه الآليات على تقرير كتابي مدعم بالوثائق تقدمه الدول يتضمن كافة المعلومات المطلوبة، الأمر الذي حدى ببعض الدول أن تقوم باستخدام بعض ذوي الخبرة في هذا المجال لكتابة هذه التقارير بما يحقق قبوله من المنظمة في حالات قد تنور الشكوك على مدى ما جاء بالتقرير من معلومات، ولقد ضمت القائمة البيضاء أسماء بعض هذه الدول.

٢- ضمت قائمة الخبراء في مراحلها الأولى بعض من الأسماء تثير الشكوك حول مدى أهليتها للقيام بهذا العمل.

٣- ظهرت آثار تنفيذ متطلبات الاتفاقية على ملاك السفن الذين يعتمدون اعتماداً كبيراً على العمالة البحرية الرخيصة جداً والتي لا يتوفر في الحد الأدنى من متطلبات الاتفاقية فمارسوا ضغوطاً كبيرة غير مباشرة حتى يمكن ظهور هذه الدول على القائمة البيضاء، ولعل من أبرز الأمثلة على ذلك الفلبين واندونيسيا والتي ثارت حول ظهورهم على القائمة البيضاء العديد من التساؤلات في الصحافة البحرية بالملكة المتحدة. إلا أنه من الجدير بالذكر في هذا المجال أن الفلبين قد عملت على مدى أكثر من ثلاث سنوات لكي يمكن ضمها للقائمة البيضاء. ولقد تضمنت هذه السنوات خطوات كثيرة وصعبة كما تضمنت مراجعة وتعديل البرامج الدراسية والتدريبية حتى يمكن أن تتطابق مع متطلبات الاتفاقية، وأدخلت نظم مستويات النوعية quality standard systems في المعاهد البحرية وبعض الوكالات ذات العلاقة بتنفيذ متطلبات المعاهدة، وأقيمت مراكز للتقييم المحلي

تعريف بالكاتب

الدراسات والبحوث:

حاصل على،

بكالوريوس العلوم البحرية - ماجستير الملاحة البحرية من الإتحاد السوفيتي - شهادة دكتوراه في بحار - بكالوريوس إدارة الأعمال من كلية التجارة جامعة الإسكندرية - دكتوراه في إدارة الأعمال من جامعة الإسكندرية - درجة الدكتوراه في التعليم والتدريب البحري من جامعة ويلز بالملكة المتحدة.

الخبرات العملية:

- عمل كضابط بالقوات البحرية المصرية ثم إنشذب للعمل كبحار إضافي على سفن الشركة المصرية للملاحة للإشراف على التدريب العملي لطلبة القسم التجاري بالكلية البحرية - العمل بالأكاديمية العربية للنقل البحري خلال الفترة من أغسطس ١٩٧٧ إلى يناير ١٩٩٥ - خلال هذه الفترة كمتخصص للملاحة البحرية ثم مديراً لتخطيط التعليم ومديراً للأفراد ثم مديراً لمدير عام الأكاديمية ثم رئيساً لجهاز الإمتحانات للضباط البحريين - عين مديراً لمشروع الأمم المتحدة (المنظمة البحرية الدولية) لتطوير جهاز الإمتحانات خلال الفترة من عام ١٩٨٣ إلى عام ١٩٨٥ وتولى منصب سكرتير عام إتحاد معاهد التدريب البحري في أفريقيا من ١٩٩٢ إلى ١٩٩٤ وعمل كخبير للمنظمة البحرية الدولية في مجال التعليم والتدريب البحري في عدد من المهام القصيرة في الدول النامية خلال الفترة من ١٩٨٩ إلى ١٩٩٤ - أختير في عام ١٩٩٣ كواحد من عشرة خبراء على مستوى العالم لتدريس وتدريب الإتفاقية الدولية لمستويات التدريب والتأهيل واختير للعمل بالأمر المتحدة للمنظمة البحرية الدولية - كرئيس لقسم دعم المعاهد البحرية في الفترة من يناير ١٩٩٤ إلى يناير ١٩٩٩ - عمل كخبير من مارس ١٩٩٩ كرئيس باحث بمعهد سوئهايمبتون وإشترك في عدد من البحوث لصالح الإتحاد الأوروبي.

جوائز أخرى:

أصبح كذالك الرئيس الإتحاد الدولي للمعاهد البحرية من ١٩٨٢ إلى ١٩٨٥ - أصبح سكرتير عام للجمعية العربية للملاحة من ١٩٨٦ إلى ١٩٩٤ - زميل الجمعية الملكية للملاحة بالملكة المتحدة - زميل الجمعية البحرية بالملكة المتحدة - منح العضوية الشرفية للإتحاد معاهد التدريب البحري في آسيا والباسيفيك إعترافاً بجهوده في إنشاء ودعم هذا الإتحاد.

المنشورات العلمية:

تم نشر كتب في مجالات الملاحة والتعليم والتدريب البحري باللغتين العربية والإنجليزية وأكثر من ١٠٠٠ ورقة بحثية نشرت في المؤتمرات الدولية في مختلف دول العالم.

إعفاء الضريبة ساحم

١/ إسماعيل عناني - باحث في النظم الضريبية - زميل الجمعية المصرية للتأصيل والتأليف



منذ أيام قليلة - تم اختيار مدينة الإسكندرية كأفضل مدينة عربية. ولقد أسعدنا هذا الاختيار كثيراً. ولكن يجب أن نذكر أهل الفضل في هذا، وأن ننسب الفضل لآله. لقد عادت الإسكندرية إلى سابق عهدها كمدينة جميلة منذ تولى أمرها محافظها الهمام اللواء/ عبد السلام المحجوب ومعه رجال الأعمال بالإسكندرية الذين قدموا له كل عون ومادى ومعنوى من أجل إعادة بناء الإسكندرية. إن التبرعات التي قدمها رجال أعمال الإسكندرية وإن كانت معفاة من الضرائب فإن هذا الإعفاء قد شجع رجال التجارة والصناعة على تقديم هذه التبرعات إلى محافظتهم الجميلة. إن القانون الضريبي ١٥٧ لسنة ١٩٨١ المعدل بالقانون ١٨٧ لسنة ١٩٩٣ اعتبر التبرعات من التكاليف واجبة الخصم من وعاء الضريبة على أرباح شركات الأموال وهذا ما نصت عليه المادة ١١٤ من القانون. وسوف نلقى الضوء في هذا المقال على التكاليف الواجبة الخصم من وعاء الضريبة على أرباح شركات الأموال ومن بينها التبرعات. والتكاليف الواجبة الخصم منوعاء الضريبة هي جميع المبالغ التي أنفقت للحصول على الإيرادات الخاضعة للضريبة. ونستعرض فيما يلي التكاليف الواجبة الخصم من وعاء الضريبة على أرباح شركات الأموال، والتي وردت بالمادة ١١٤ من القانون:

أولاً: إيجارات العقارات:

طبقاً للبند «١» من المادة يخصم من وعاء الضريبة قيمة إيجار العقارات التي تشغلها الشركة سواء كانت مملوكة لها أو مستأجرة. وفي الحالة الأولى تكون العبارة بالإيجار الذي اتخذ أساساً لربط الضريبة على العقارات المبنية، فإذا لم تكون الضريبة قد ربطت فتكون القيمة على أساس إيجار المثل.

ومن البديهي أنه بالنسبة للعقارات المستأجرة، فإن ما يخصم هو الإيجار الفعلي المحدد طبقاً لعقد الإيجار.

ثانياً: الاستهلاكات الحقيقية:

طبقاً لما ورد بالبند «٢» من المادة ١١٤ المشار إليها فقد أوجب المشرع خصم الاستهلاكات الحقيقية التي حصلت في دائرة ما يجري عليه العمل عادة طبقاً للعرف وطبيعة كل صناعة أو تجارة أو عمل.

ثالثاً: الاستهلاك الإضافي:

تضمن البند «٣» من المادة ١١٤ سالف الذكر خصم خمسة وعشرين في المائة من تكلفة الآلات والمعدات الجديدة التي تشتريها الشركة أو الجهة أو تقوم بتصنيعها لاستخدامها في الإنتاج وذلك اعتباراً من تاريخ الاستخدام في الإنتاج ولمرة واحدة على أن تحسب الاستهلاكات المنصوص عليها بالبند السابق بعد خصم نسبة الـ ٢٥ في المائة المشار إليها في هذا البند، وذلك بشرط أن يكون لدى الشركة أو الجهة دفاتر وسجلات ومستندات وحسابات أمينة تعبر عن المركز المالي الحقيقي لها ومنظمة من حيث الشكل وفقاً للأصول المحاسبية السليمة وبراعة القرائن والقواعد المقررة في هذا الشأن.

ويشترط لخصم الاستهلاك الإضافي ما يلي:

١- أن تكون الآلات والمعدات المشتراة أو المصنعة بمعرفة الشركة جديدة.

٢- أن يكون شراء تلك الآلات والمعدات لاستخدامها في الإنتاج.

٣- أن تسك الشركة دفاتر وحسابات أمينة ومنظمة من حيث الشكل.

رابعاً: الضرائب:

تضمن البند «٤» من المادة ١١٤ خصم الضرائب التي تدفعها الشركة ما عدا

الضريبة على أرباح شركات الأموال التي تؤديها طبقاً لهذا القانون.

وأمام عمومية النص، فإن من المتفق عليه فقهاً أن ما يخصم هو جميع أنواع الضرائب والرسوم باعتبارها تكليفاً على الدخل سواء كانت الضرائب مباشرة أم غير مباشرة، طالما كانت متصلة بعمل المنشأة ولازمة لتحقيق الربح وذلك فيما عدا الضريبة على أرباح شركات الأموال باعتبارها الدولة في الربح.

ومثال ذلك:

- الضرائب الأجنبية التي تتحملها المنشأة وتدفعها بسبب نشاطها التجاري والصناعي أو يناسبه تكليفاً على الدخل واجبة الخصم، حتى ولو لم يوجد مقابل لها في مصر ولا تتحمل بها المنشأة المصرية.

- الضرائب الإضافية والمحليات ورسم تنمية الموارد المنصوص عليه في الفترتين أولاً وثانياً من البند «١» من المادة الأولى ق ١٤٧ لسنة ١٩٨٤ من التكاليف الجائرة الخصم من الأرباح.

- الضرائب على الأرباح الزراعية والضريبة على العقارات التي تملكها الشركة من التكاليف الواجبة الخصم.

خامساً: التبرعات والإعانات:

تضمن البند «٥» من المادة ١١٤ اعتبار التبرعات والإعانات المدفوعة من التكاليف الواجبة الخصم من وعاء الضريبة على أرباح شركات الأموال وذلك على النحو التالي:

(أ) التبرعات المدفوعة للحكومة وروحدات الحكم المحلي والهيئات العامة أياً كان مقارها.

ويقصد بالحكومة هنا الحكومة المصرية وبالتالي فإن التبرعات المدفوعة للحكومات الأجنبية لا تخصم.

(ب) التبرعات والإعانات المدفوعة للهيئات الخيرية والتربويات الاجتماعية المصرية المبصرة طبقاً لأحكام القوانين المنظمة لها ولذات العلم والمنشآت الخاصة بالإشراف الحكومي على أرباح شركات الربح السري الصافي للشركة وعلى ذلك فإن التبرعات والإعانات المدفوعة لأرباح الشركات لا جدي الجهات غير المشار إليها أعلاه.

تخصم ولا يجوز تكرار خصم ذات التبرعات من وعاء أية ضريبة أخرى.

سادساً: المخصصات المعدة لمواجهة خسائر أو أعباء مالية معينة:

تضمن البند «٦» من المادة ١١٤ اعتبار المخصصات المعدة لمواجهة خسائر أو أعباء مالية معينة من التكاليف الواجبة الخصم من وعاء الضريبة على أرباح شركات الأموال.

والمخصصات من الناحية النظرية هي ذلك الجزء من أرباح المنشأة الذي يؤخذ في سنة حسابية معينة، والذي يغذي حساباً خاصاً من حسابات المنشأة للمواجهة المستقبلية للخسائر «مثل نقص قيمة أو هلاك أي عنصر من عناصر أصول المنشأة» أو لمواجهة عبء مالي متوقع وغير محدد المقدار وذلك بسبب حوادث جارية أثناء الحسابية.

ويشترط لخصم المخصصات طبقاً للبند «٦» المشار إليه ما يلي:

١- أن تكون الخسائر أو الأعباء المالية المعينة التي أعد المخصص لمواجهتها مؤكدة الحدوث وغير محددة المقدار، وتعتبر من التكاليف الواجبة الخصم أصلاً في حالة حدوثها.

٢- أن تكون هذه المخصصات مقيدة بحسابات الشركة.

٣- أن تستعمل في الغرض الذي خصصت من أجله، فإذا اتضح بعد ذلك أنها استخدمت في غير ما خصصت من أجله فإنها تدخل في إيرادات أول سنة تحت الفحص.

٤- يجب ألا تزيد جملة المخصصات السنوية على ٥٪ من الربح السنوي الصافي للشركة.

سابعاً: أقساط التأمين الاجتماعي:

طبقاً للبند «٧» من المادة ١١٤ يخصم من وعاء الضريبة أقساط التأمين الاجتماعي المقررة على الشركة لصالح العاملين بها، والتي يتم أدائها للهيئة العامة للتأمينات الاجتماعية.

ثامناً: المبالغ التي تستقطعها الشركة من أموالها أو أرباحها لحساب الصناديق الخاصة:

نص البند «٨» من المادة ١١٤ على أن يخصم من وعاء الضريبة المبالغ التي تستقطعها الشركة سنوياً من أموالها أو أرباحها لحساب الصناديق الخاصة للتوفير أو الإذخار أو المعاش أو غيرها وذلك بالشروط الآتية:

١- أن يكون للنظام الذي ترتبط الشركة بتنفيذه لائحة أو شروط خاصة منصوص فيها على أن ما تؤديه الشركة لهذا النظام يقابل التزاماتها بكافأة نهاية الخدمة أو المعاش.

٢- أن تكون أموال هذا النظام منفصلة ومستقلة عن أموال الشركة ومستثمرة لحسابه الخاص.

٣- ألا تتجاوز المبالغ المستقطعة سنوياً لحساب تلك الصناديق عن ٢٠٪ من مجموع مرتبات وأجور العاملين بالشركة.

تاسعاً: الأرباح التي تلتزم الشركة بتوزيعها نقداً على العاملين:

طبقاً للبند «٩» من المادة ١١٤ يخصم من وعاء الضريبة، الأرباح التي تلتزم الشركة بتوزيعها نقداً بنسبة معينة على العاملين بها طبقاً للقواعد القانونية المقررة في هذا الشأن. عاشرة: المبالغ المدفوعة لأعضاء مجالس الإدارة والمديرين وأعضاء مجالس الرقابة:

طبقاً للبند «١٠» من المادة ١١٤ سالف الذكر يخصم من وعاء الضريبة كل ما يدفع لأعضاء مجالس الإدارة والمديرين وأعضاء مجلس الرقابة في الشركات وأجورهم المنصوص عليها في المادة ١١١ من هذا القانون «السابق ذكرها» من مرتبات ومكافآت وأجور وبدلات حضور وطبيعة عمل ومزايا نقدية وعينية وغيرها من البدلات أو الهبات الأخرى على اختلاف أنواعها، وذلك كله بشرط أن تكون جميع هذه المبالغ خاضعة للضريبة طبقاً لأحكام الكتاب الأول من القانون ١٥٧ لسنة ١٩٨١ المعدل بالقانون ١٨٧ لسنة ١٩٩٣ أو معفاة منها.

حادي عشر: مقابل حضور المساهمين اجتماعات الجمعية العمومية:

طبقاً للبند «١١» من المادة ١١٤ يخصم من وعاء الضريبة مقابل الحضور الذي يدفع للمساهمين بمناسبة



NAVIGATION MARITIME BULGARE

BULCON LINE

ON THE CREST OF A NEW WAVE

Bulcon continent southern Loop service directly to:

LIMASSOL, BEIRUT, MERSIN, HAMBURG, BREMEN, FELIXSTOWE, ROTTERDAM, ANTWERP, LE HAVRE, HULL, PLUS DUBLIN, CORK, BELFAST VIA HULL PLUS ALL SCANDINAVIAN PORTS VIA FELIXSTOWE

VESSEL	ETA ALEXANDRIA
ALEKO KONST./99	7- Jun-03
PIONER/173	15- Jun-03
GEO MILEV/105	23- Jun-03
NESSEBAR/40	30- Jun-03

BULCON INTRAMED SOUTHERN LOOP SERVICE DIRECTLY TO:

BEIRUT, VALENCIA, BARCELONA, PIRAEUS, MARSEILLE

VESSEL	ETA ALEXANDRIA
PELADO/004	2- Jun- 03
PELINEO/008	5- Jun- 03
PELAT/009	16- Jun- 03
PELADO/005	28- Jun- 03

WEEKLY SERVICE FROM
VARNA AND BOURGAS

FOR MORE INFORMATION
PLEASE APPLY TO

BARWIL EGYTRANS
SHIPPING AGENCIES SAE
19 PHARANA ST., EL SHALALAT
-21111, ALEXANDRIA
Tel : 4843510 - Fax : 4869555
Tlx : 55741

المجمل .. صيف مائدة البحث بميناء الإسكندرية

الجزء الثاني



بقلم / إبراهيم أحمد على باحث تخطيط بهينة ميناء الإسكندرية

تحرير محضر بذلك ومن الجدير بالذكر أن تنفيذ عمليات الإعدام يعترضها القصور والسلبية في مواضع عديدة ومنها - عدم إكتمال النصاب القانوني لأعضاء اللجنة المسؤولة عن تنفيذ عمليات الإعدام .

- بعض العمليات يتم إجراؤها في أماكن غير مخصصة للقيام بمثل هذه العمليات .

- وفي بعض الحالات لا يتم إخطار الجهات الأمنية المسؤولة عن تأمين عمليات الإعدام والدفاع المدني والحريق. وفي سابقة خطيرة أشارت إليها إحدى الصحف الرسمية وذلك بتاريخ ٢٠٠٢/١٢/٨ عن تسرب وإختفاء ٩٠ طناً من اللحوم الفاسدة غير الصالحة للاستخدام الآدمي والتي كانت معدة للإعدام في المحرقة الخاصة بمدخل إسكندرية الصحراوي.

ولعل هذا الحادث المؤسف وما ترتب عليه من تداعيات خطيرة على الصحة العامة، يكشف عن أوجه القصور ومسوطين الداء وهذا يتطلب من كل المسؤولين وجهات الاختصاص التعاون والتنسيق من أجل التغلب والقضاء على تلك السلبات.

بصهرها وإعادة تصنيعها وتشكيلها .
- الحيوانات

بالنسبة للماشية الحية ورؤوس الأغنام والطيور إذ تبين إصابتها بأى من الأمراض أو الفيروسات التي تضر بالإنسان أو يخشى منها على الثروة الحيوانية داخل البلاد فيانه يعاد تصديرها فوراً

- تقوم هيئة الطاقة الذرية بفحص الرسائل ذات الصلة فإذا كانت نسبة الإشعاع بالعينة في حدود النسبة المسموح بها دولياً طبقاً للمعايير المقررة في هذا الشأن يتم الإفراج عن الرسالة أما إذا أشارت النتائج إلى ارتفاع نسب الإشعاع بالعينة فإنه يتم الإخطار برفض الرسالة ويعاد تصديرها فوراً.

- الإعدام
بالنسبة للرسائل المستوردة والتي تم التحفظ عليها لحين تنفيذ عملية الإعدام، يتم التنسيق بين هيئة ميناء الإسكندرية وبممثلها الإدارة العامة لحركة البضائع ومصلحة الجمارك لتحديد موعد ومكان الإعدام وتخطر الإدارة العامة شرطة الميناء لإتخاذ كافة الإجراءات اللازمة في هذا الصدد وكذا يخطر صاحب الشأن بالموعد والمكان المحددان للتنفيذ.

- تجرى عمليات الإعدام بمعرفة لجنة مشكله من كلاً من:

- مندوب مصلحة الجمارك

- مندوب الأمن الجمركي

- مندوب هيئة ميناء الإسكندرية

- صاحب الشأن أو من يتوب عنه

- مندوب التوكيل الملاحى

هذا ويجوز لمصلحة الجمارك وذلك في غياب صاحب الشأن الأمر بإعدام الرسالة خطي على نفقته وذلك للأسباب أو الظروف التي يقتضيها الأمر.

ويعد إنتهاء عملية الإعدام يتم

عقوا الرسالة مرفوضة - الإشارة حمراء

تخضع كافة البضائع المستوردة للعديد من الإجراءات حتى يتم الإفراج عنها والسماح لها بالخروج من الدائرة الجمركية ومن ضمن هذه الإجراءات:

سحب عينات من الرسائل الواردة من الخارج وخضوع تلك العينات لسلسلة من التحاليل والفحوصات لبيان مدى صلاحيتها من عدمه ومدى مطابقتها للمواصفات والمعايير الموضوعية من قبل جهات الاختصاص (صحية - جودة - إشعاع).

فإن أثبتت نتائج التحاليل والفحص إيجابية العينة ومطابقتها للمواصفات والمعايير الموضوعية، يتم الإخطار بالنتيجة وبناءً عليه تستكمل باقى الإجراءات الجمركية للإفراج عن مجمل الرسالة الواردة والسماح لها بالدخول للبلاد.

أما في حالة سلبية النتائج وعدم المطابقة للمواصفات والمعايير الصحية والقياسية، فيتم الإخطار برقض الرسالة، وهنا يتم التحفظ على مجمل الرسالة لحين التخلص منها.

وهنا يصبح مصير الرسالة إما إعادة التصدير أو إعدامها. وذلك وفقاً للحالة والقرارات والقوانين المنظمة لذلك.

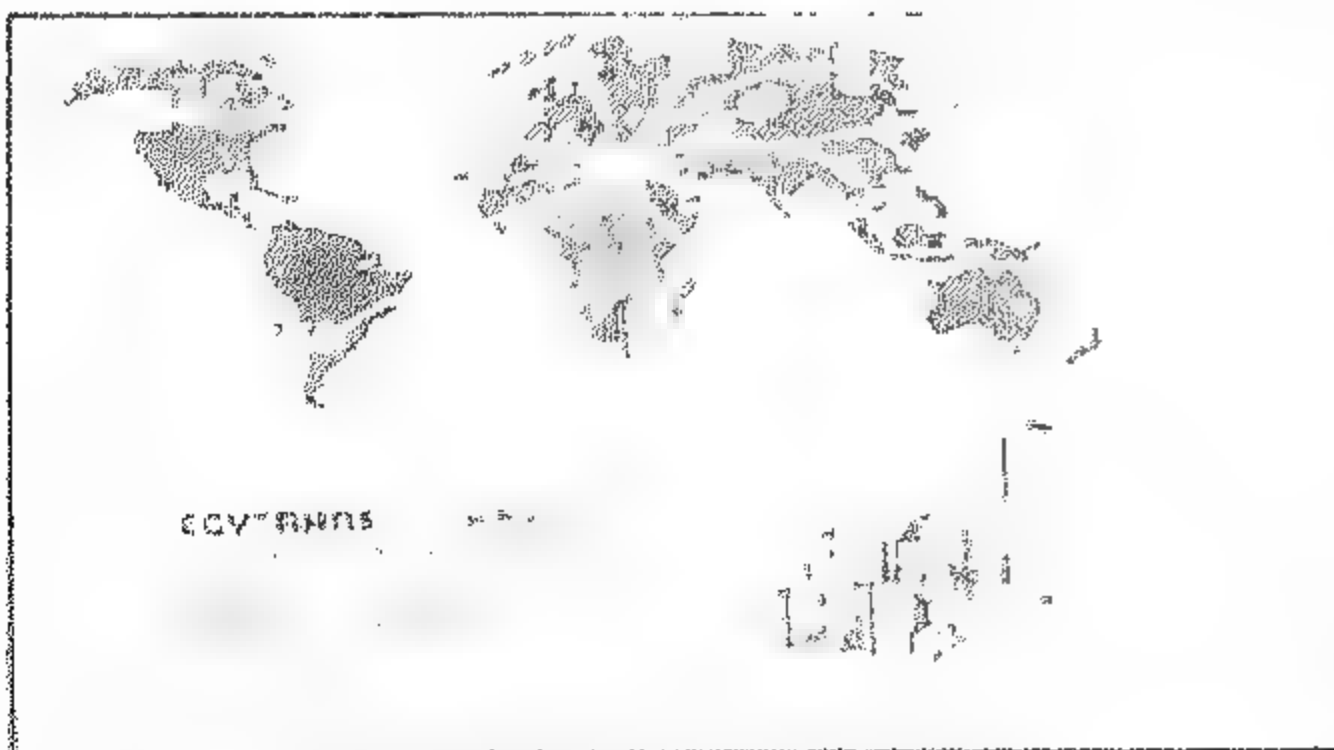
- المواد الغذائية بجميع أنواعها :
إذا كان سيعاد تصديرها، فيجب أن يكون ذلك في موعد أقصاه شهر من تاريخ رفض الرسالة، أما إذا كانت سوف تعدم، فيجب أن يتم ذلك في موعد أقصاه شهرين من تاريخ الرقض. ونود أن نشير إلى هنا إن كان مصاريق ونفقات إتمام عملية إعدام الرسالة يتحملها صاحب الشأن

- الخامات والمنتجات المعدنية:

هذه الرسائل يجرى فحصها من قبل الهيئة العامة للتوحيد القياسي ومراقبة الجودة (حديد تسليح- حنفيات - وماشابه ذلك) فإنه في حالة رفض الرسالة وذلك لعدم مطابقتها للمواصفات والمعايير القياسية من حيث نسب خلط الخامات المركبة منها الصنف (سبائك) أو انخفاض درجة الجودة فيتم إخطار صاحب الشأن برفض الرسالة وهنا يجب أن يقوم صاحب الشأن بإعادة تصدير الرسالة في موعد أقصاه ٣٠ يوماً من تاريخ الرقض، وفي حالة عدم تصديرها خلال تلك الفترة الزمنية تقوم مصلحة الجمارك عن طريق لجنة المبيعات الحكومية ببيعها لإحدى شركات القطاع العام والتي تقوم بدورها

We offer weekly consolidation services from Egypt to 300 destinations world-wide with receiving stations at Cairo & Alexandria. Your small shipments are our business.

VESSEL	VOYAGE NO.	ETS ALEXANDRIA
NESSEBAR	39	01/06/2003
ALEKO KONSTANTINOV	99	09/06/2003
PIONER	173	14/06/2003
GEO MILEV	105	22/06/2003
NESSEBAR	40	29/06/2003



FOR INFORMATION AND BOOKING:

11 Dr.Kamel Morsy St., El shatby, Alexandria
Tel: (03)5914696 Fax: (03) 5900193
Persons to contact: Mohamed Gabril 010/5076444

قضية التدريب ..

والوعى المفقود

عبد الحميد مرسى عنبر محام بالنقض واستشارى النقل البحرى والجوى



كان مقالنا في العدد الأخير هدى واسع في أوساط عديدة، وتدخلات لم تكن أتوقعها فقد لمس الكثير قضية التدريب، وأهميتها وما طرحناه من حقيقة مؤلمة حاول البعض أن يجد لها ما يبررها، وما تطرحه للمناقشة والرد عليها فقد كشف مقالنا أحلامنا في القطاع الخاص. وكيف يمكن نبني عليه قصوراً في الهواء، إذا ما استسلم لجموحه في الشراء على حساب قواعد علمية متعارف عليها. وقد حاول البعض أن يبرر عزوف القطاع الخاص عن التدريب لعوامل عديدة منها:

أولاً: تكلفة التدريب لا تتناسب مع الكسائد الحالى وقلة دخل ما يحققه المشروع من أرباح:

فقد اعتبر البعض أن عزوفه عن التدريب هو من قبيل ترشيد الانفاق، وهى الفكرة التى رسخت فى عقول الكثير من رجال الأعمال والقائمين على المشروعات خاصة الكبيرة منها، وهذا البرر خاطئ لأن الترشيد لا يمكن أن يكون على حساب الحمايات اللازمة للصناعة، أو توفير مقاعد فى وسيلة مواصلات، لأن التدريب هو الذى يحسن من أداء الخدمة والصناعة ويطور من جودتها مما يساعد على نجاحها، ولا يمكن للمنشأة أن تتصرف على نجاح خططها إلا من خلال التعرف على خبرات الآخرين، وأن التقليل من حجم التدريب هو تقليل من نشاطها الإنتاجى يؤثر عليها بالسلب فى وقت انفراج الكسائد ولا يمكن أن تحققه فى أوقات أخرى للأسباب عديدة منها:

١- أن مراكز التدريب الخارجية والقائمين عليها تتغير خططهم التدريبية من وقت لآخر بناءً على عوامل عديدة منها الوقت المناسب لتحديد فترة التدريب، تنوع البرامج التى يؤدونها، تطور وسائل

ومناهج التدريب لموضوعات أخرى قد تكون مختلفة عما سبق وأن طرحته سابقاً، وقد لا تهم منشأة أخرى كانت تعتقد أن المناهج ثابتة، وهى فى الحقيقة متغيرة، مراكز التدريب قد تطور من نفسها وتخرج من مجال التدريب إلى مجال التسويق والاعلان والدعاية.

٢- أن مراكز التدريب تنظيم برامج قد لا يتاح لها إعادة البرامج السابقة حتى ولو كانت ناجحة لتعديلات فى خطة التدريب وطرح موضوعات جديدة على الساحة قد لا تهم من سبق، حين أهمل فى السعى للاشتراك بها.

٣- قد يكون قد خطط فى ظروف معينة كتعاقد مع خبراء ومتخصصين وتم إنها التعاقد لظروف خاصة وبالتالي من الصعب إعادة ذات البرنامج السابق العزوف عنه.

٤- قد يدمج بعض الموضوعات لظروف كثيرة تختلف عن البرامج السابق طرحها مما يقلل من المستوى السابق.

ثانياً: أن بعض الشركات الكبرى تنشئ مراكز تدريب خاصة للعاملين بها كترقية للنقلات: كعادة الشرقيين والدول المتخلفة

عندما يتاح لها المال أن تفعل به ما تريد تعتقد وأهمة أنها تستطيع أن تفعل كل شيء دون دراسة لأنها لو فعلت ذلك ما أقدمت على ذلك العمل الذى لا يوجد مثيل له فى الدول المتقدمة لأن مراكز الأبحاث والتدريب مستقلة عن المنشآت الصناعية والتجارية وهناك مراكز للتسويق للغير متخصصة، ولأن القطاع الخاص لدينا يخترع طالما أن فى يده المال لا يتفقه على الغير ولكن يحاول أن يجمده فى يده فكانت النتيجة الفشل الذريع لتلك المحاولات وهو لا يعلن فشلها لأن ذلك يزعجه كثيراً فكيف يكون المال فى يده ويفشل أمام الآخرين فهو يحاول أن يداوى تلك المالب بتجميدها وإلا ما السر وراء فشل مشروعات تلك الشركات وبها مراكز أبحاث وتدريب للعاملين بها.

هنا معاً نكشف الحقيقة المخزية وراء تلك المراكز الفاشلة وأسباب اخفاقها:

١- أن التعاقد مع الأساتذة المتخصصين ليس بالسهل فالحظير يجب أن يضمن الاستمرار فى التدريب أطول فترة ممكنة وهذا لا يتناسب مع تلك المراكز لأنها سرف تقوم بالتعاقد مرة واحدة وشراء ما كتبه أى خلاصة مجهوده وبالتالي فهو

يتعاقد بسعر مرتفع عما يتقاضاه من مراكز التدريب التى تضمن له الاستمرار أطول فترة بل تكشف له عن خطئها السنوية والتدريس الذى يتم طوال العام، وإذا حاولت المراكز الخاصة أن تقوم بذلك فإنها تكون قد خسرت وارتفعت تكلفة الفرد إلى أكثر من ثلاثة أضعاف قيمة التدريب بنفس المستوى لأن المحاضر واحد والمنهج واحد وبالتالي تزيد التكلفة فى تلك المراكز.

٢- القائمين على تلك المراكز الخاصة حتى ولو كانوا متخصصين فى وضع خطط التدريب فهم معتمدين على المرتب الذى يتم تقاضيه من المنشأة فيصبح الأمر روتينى وليس منهجى.

٣- لا يجد الموظف المتدرب فى برامج التدريب داخل المنشأة الجديد لأن البرنامج المحدد وفقاً لتكلفة تضعها المنشأة فى ميزانيتها وبالتالي تخضع خطط التدريب للامكانيات المالية وليست للامكانيات العلمية المدروسة على أساس التدريب وليس المال.

عوامل الفشل فى تلك المراكز كثيرة سوف نفردها لها حقائق لعل بعض رجال الأعمال لدينا يفقهون من غفوتهم.

جائزة لرواد البيئة بالأسكندرية



فازت جمعية رواد البيئة بجائزة أفضل الممارسات البيئية لتدوير وإدارة الخلفات الصلبة فى محافظة الأسكندرية وذلك فى المسابقة التى نظمتها بعض الدول العربية كجمعية الكويتية لحماية البيئة وجمعيات حماية البيئة بالسعودية والبحرين والأردن وقد قام بتسليم الجائزة للدكتورة/وفاء منيسى - رئيس الجمعية السيد اللواء / محمد بسيونى - السكرتير العام

لمحافظة الأسكندرية / عماد عدلى - رئيس جمعية المكتب العربى للشباب والبيئة وهى الجهة المنظمة للمسابقة فى مصر والجائزة بمولدة من الصندوق العربى للإيماء الأقتصادى والإجتماعى وتقول د/وفاء منيسى أنها قدمت البحث للمسابقة بأسم جمعية رواد البيئة وكان موضوعه عن المشروع الذى نفذته الجمعية بتدريب عدد كبير جداً من الشباب والفتيات على إستخدام كميات كبيرة من قش الأرز فى زراعة عيش الغراب وتسويقه كمشاركة فعالة فى علاج مشكلة السحابة السوداء الناجمة فى معظم الأحيان من حرق الفلاحين لقش الأرز كما أنتجت الجمعية منتج صحى آمن خالى من المبيدات يساهم فى علاج الكثير من الأمراض وهو (عش الغراب) ورقم الجمعية لن يرغب فى الإشتراك فى دورة تدريبية بالجمعية ٣٢٣٥٢٣٤.

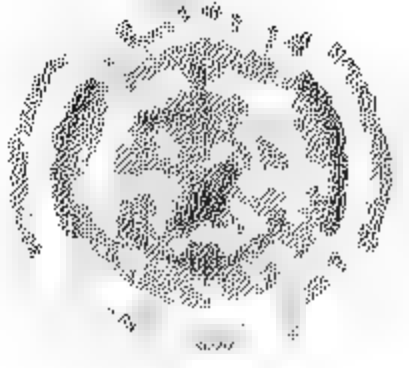
الجدة - والالتزام أساس النجاح

ندوة (إجراءات تصدير السلع فى الموانئ والمناطق الحرة) التى عقدت بتاريخ ٢٩ إلى ٣١ مارس ٢٠٠٣ بالأكاديمية العربية للنقل البحرى ميامى وتم تسليم شهادات التقدير على السادة الحضور فى الندوة من الأستاذ / مصطفى هلال مدير جمرى الصادر بمصلحة الجمارك بالأسكندرية وفى حضور الأستاذ/ عبد الحميد عنبر منظم الندوة والأستاذ/ عادل عبد المعطى عوض المقرر ونخص بالشكر رؤساء مجالس إدارات، وإدارات التدريب فى كل من البنك الأهلى وشركة أبو قير للاستثمار وشركات القطاع الخاص ولقاءنا فى الندوة القادمة «التأمين على البضائع وأبدان السفن ونواذى الحماية والتعويض» الحجز والاتصال: ٠١٠٥٤٣٧٣٨٢ - ٠٣ / ٥٩٢٠٩٣٤



تهنئة

الأستاذ/ عبد الحميد عنبر وعادل عبد المعطى عوض وأسرة تحرير المجلة يهنئون الأستاذ/ عمر الباجورى المستشار القانونى لشركات الملاحة على افتتاح مكتبة للمحاماة والاستشارات القانونية والتحكيم - ٢٢ شارع سوريا - رشدى - الإسكندرية - ونرجو له التوفيق



الأسطول المصري .. الرؤية المستقبلية ..

تتميز مصر بموقعها الملاحى والجغرافى المتميز حيث يحيطها من الشرق البحر الأحمر ومن الشمال البحر الأبيض المتوسط ويمر بها نهر النيل الذى يستخدم منذ القدم فى التجارة البحرية بين مصر وبلاد بونت (الصومال) بالإضافة إلى كل ذلك فإنها جغرافياً تقع فى قلب العالم وتربط بين الشرق والغرب، والسؤال الذى يطرح نفسه هو ما حجم إستفادة مصر من هذا الموقع؟ وعلى الرغم من أن موضوع ورشة العمل التى نحن بصدها هو الأسطول المصرى، إلا أن المشاركين أكدوا على أن الهدف الحقيقى من تحديث الأسطول وتطويره هو الاستغلال الأمثل للمكانات المتاحة.

وقد شارك فى أعمال ورشة العمل قطاعات وزارة النقل وعلى وجه الخصوص قطاع النقل البحرى والشركة القابضة للنقل البحرى البرى والشركات التابعة والأكاديمية العربية للنقل البحرى والإتحاد العام للغرف التجارية المصرية ومصلحة الجمارك المصرية وممثلو شركات الملاحة من مختلف القطاعات وممثلو شركات التأمين والبنوك والغرف الملاحية وقيادات النشاط البحرى بالقطاعات العام والخاص والإتحاد المصدرين وأجهزة الإعلام من صحافة وتلفزيون. كما تضمنت جلسة اليوم التالى

وتدير كل هذه السفن ٤٨ شركة ملاحه. وأوضح أن مشاركة السفن المصرية فى نقل تجاره مصر الخارجية لا تتعدى ٦٪ بينما ٩٤٪ تنقلها السفن الأجنبية... ومدى المقارنة الكبيرة بين ذلك الوضع وبين ما تسعى إليه مصر من المشاركة فى نقل البضائع الأجنبية كما تحدث الريان / عاطف مرونى عن مسألة إدارة السفن وأهميتها فى الرفع من كفاءة الأداء وأشار إلى دخول مصر إلى White List (القائمة البيضاء) فى مجال العنصر البشرى

دراسة الماضى تظهر المعوقات التى شهدتها مصر بسبب النظرة الراقصة لنظام الخصخصة فى ظل مجتمع دولى وتكتلات دوليه تبنى على هذا النظام كما أشار إلى تعاظم دور الشركات العالمية للملاحة، والتى أصبحت تشارك فى إدارة الموانئ وتحديد إجراءات السلامة وصولاً إلى المشاركة فى وضع القرار وأكد فى كلمته إلى ضرورة التركيز على ثلاث محاور مستقبلية وهى: (١) إعداد مناخ جاذب للتجارة البحرية والنقل بما يتطلبه ذلك من تقديم تسهيلات ترقى لمستوى التنافس العالمى. (٢) المتغيرات العالمية وضرورة أن نضعها نصب أعيننا (٣) النظرة الشمولية للأمر وأن يكون تطوير الأسطول هو جزء من عملية التطوير الشامل

كما قام السيد المحافظ بالترحيب بضيوف الاسكندرية وأعلن عن رغبته فى إقامة المزيد من اللقاءات فى مجال النقل البحرى وكل المجالات.

كما أشار السيد الوزير / حمدى الشايب إلى ضرورة الربط بين مجالى التجارة والنقل من خلال تقديم مميزات للسفن التجارية الوطنية لتشجيع على تطوير وتحديث هذه الصناعة والذى يتم ضمن خطه وضعتها الدولة مستمرة حتى ٢٠٠٧

ثم تحدث السيد اللواء / عصام الدين بدوى عن الموقف الحالى للأسطول وركز سيادته إلى أهم المعوقات التى تواجه الأسطول وهى:

- (١) عدم توافر المعلومات لدى القطاع.
- (٢) عدم المشاركة الفعلية فى إعداد دراسة تحديد لأوضاع الأسطول.
- (٣) لا يوجد اهتمام فعلى من ملاك السفن بدور القطاع إلا فى حالة مواجهة مشكلات.

كما قدم تقريراً يفيد أن عدد السفن المصرية حوالى ١١٤ سفينة بحمولة ١.٧ مليون طن منها للقطاع الخاص ٧٢٪ للعام ومن بين هذه السفن ٧٢ سفينة يتجاوز عمرها ٢٠ عام

حيث قام قطاع النقل البحرى بعقد ورشة عمل فى الفترة من ١٨-١٩ مايو ٢٠٠٣ تحت رعاية السيد الوزير / حمدى الشايب وزير النقل وحضور السيد الوزير / عبد السلام المحجوب محافظ الاسكندرية كما حظيت الورشة بحضور عدد كبير من أقطاب النقل البحرى فى مصر والوطن العربى، منهم الدكتور / جمال الدين مختار رئيس الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى والسيد اللواء / عصام الدين بدوى رئيس قطاع النقل البحرى بوزارة النقل، والسيد اللواء / محمود عبد الرحمن فهمى وزير النقل البحرى الأسبق، والسيد / خالد أبو إسماعيل رئيس الإتحاد العام للغرف التجارية المصرية والسيد / محفوظ العرجاوى رئيس جمارك مصر، والسيد الريان / عاطف حسن مرونى رئيس الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

وقد بدأت الورشة فى التاسعة والنصف صباحاً بكلمة الأستاذ / عصام رفعت رئيس تحرير الأهرام الإقتصادى والمنسق العام لإعداد الورشة، وطرح فى كلمته تساؤلات هامة:

- أين نحن وأين نقف من مستوى الأساطيل البحرية الدولية ؟
- ماهو الهيكل العام للأسطول المصرى التجارى وشكل ملكيته ؟
- ماهو التوزيع العمرى لسفن الأسطول المصرى ؟ وماهو المقياس (عمر السفينة أم صلاحيتها) ؟
- ما نوع الدعم الذى تقدمه الدولة لتشجيع الاستثمار فى هذا المجال مقارنة بالدول الأخرى ؟
- ثم أشار الدكتور جمال الدين مختار إلى ضرورة أن تكون الرؤية المستقبلية شاملة لدراسة الماضى مع تقييم صحيح للحاضر وأن



تلخيصاً للمشكلات المطروحة فى الورشة وكان من أهم المشكلات التى طرحها ملاك السفن على مسامع أعضاء الورشة:

أ- مشكلة إحصاء البنوك عن قبول عملية شراء وتأجير السفن الملاحية أو الاستثمار فى مجال النقل البحرى بالكامل بداية من تطوير فترة دراسة الجدوى، وعدم وجود خبراء متخصصين فى هذا النوع من الدراسة لدى البنوك.

ب- الفارق الكبير بين نوع وكَم الدعم الذى تقدمه الدول المعنية بالنقل البحرى وبين ما تقدمه مصر لسفنها وضرورة أن يتم تطوير التسهيلات المقدمة فى هذا الشأن.

ج- ضرورة أن تتماشى التشريعات مع واقع النقل البحرى .

وقد أكدت ورشة العمل على ضرورة تطوير أسطول النقل البحرى المصرى باعتباره أحد ركائز التنمية الاقتصادية ودوره الهام فى عمليات التحيزير الاقتصادى التى تنتهجها مصر كما أكدت الندوة على أهمية النهوض بالأسطول التجارى البحرى المصرى لدعم دوره الإستراتيجى فى نقل تجارة مصر الخارجية تصديراً واستيراداً لدعم القدرة التنافسية للإقتصاد المصرى.

وكذلك كان العنصر البشرى هو موضوع التقرير الذى قدمه الأستاذ / عادل الصبىحى رئيس النقابة العامة للنقل البحرى، حيث قال أن عدد الجوازات البحرية فى مصر هو ٧٨ ألف جواز وأن فرص العمل هى ٣ آلاف فرصة عمل فقط، مما يفسح مجالاً لأعمال السمرسه والإستغلال

وتناولت ورشة العمل الثانية خلق المناخ المناسب لإنشاء أسطول وطنى من خلال دراسة المعوقات التشريعية والإدارية التى تعوق إنطلاق النشاط الإستثمارى فى قلمك وإدارة السفن وكيفية التغلب عليها وكذلك الاتفاقيات الدولية فى مجال الأسطول البحرى والتزامات مصر حالياً وقد خصصت الجلسة الثالثة لطرح الأنشطة المرتبطة والدائمة لوجود أسطول بحرئى تجارى متطور وقد تناولت بالمناقشة العمالة البحرية - التدريب - المعاهد المختلفة - التموينات المختلفة - الإصلاح والصيانة - أعمال الشحن والتفريغ - النقل متعدد الوسائط.

وقد إنتهت ورشة العمل من خلال الأوراق والبحوث التى ناقشتها والآراء والمداخلات من السادة الحضور الذين شاركوا بنفاعلية فى المناقشات





من قبل رئيس مجلس إدارة غرفة التجارة الدولية (التي هي منظمة دولية غير حكومية)

شروط التجارة الدولية الجديدة "الإنكوترمز 1990" وقواعد تفسيرها (INCOTERMS 1990) INTERNATIONAL COMMERCIAL TERMS

تسليم البضاعة

على رصيف ميناء الوصول خالصة الرسوم
DELIVERED EX QUAY (DUTY PAID)
(DEQ)

التزامات المشتري

ب-1: دفع الثمن:

يقوم بدفع الثمن المتفق عليه في العقد.

B THE BUYER MUST

B 1 Payment of the price

Pay the price as provided in the contract of sale.

B 2 Licences, authorisations and formalities

Render the seller at the latter's request, risk and expense, every assistance in obtaining, any import licence or other official authorisation necessary for the importation of the goods.

B 3 Contract of carriage

No obligation.

B 4 Taking delivery

Take delivery of the goods as soon as they have been placed at his disposal in accordance with A.4.

B 5 Transfer of risks

Bear all risks of loss of or damage to the goods from the time they have been placed at his disposal in accordance with A.4.

Should he fail to give notice in accordance with B. 7., bear all risks of loss of or damage to the goods from the agreed date or the expiry date of the period stipulated for delivery provided, however, that the goods have been duly appropriated to the contract, that is to say, clearly set aside or otherwise identified as the contract goods.

B 6 Division of costs

Pay all costs relating to the goods from the time they have been placed at his disposal in accordance with A.4.

Should he fail to take delivery of the goods when they have been placed at his disposal in accordance with A.4, or to give notice in accordance with B.7, bear all additional costs incurred thereby provided, however, that the goods have been appropriated to the contract, that is to say, clearly set aside or otherwise identified as the contract goods.

ب-2: الأذن والتراخيص والمستندات الرسمية:

على نفقة البائع وتحت مسؤوليته وبناءً على طلبه، يقوم المشتري بتقديم كل مساعدة ممكنة في استصدار ترخيص استيراد البضاعة أو استصدار أية مستندات رسمية تقتضيها عملية استيراد البضاعة.

ب-3: عقد النقل:

لا التزام عليه.

ب-4: استلام البضاعة:

يقوم باستلام البضاعة بمجرد وضعها تحت تصرفه طبقاً لما جاء في البند (أ-4).

ب-5: انتقال المسؤولية عن المخاطر:

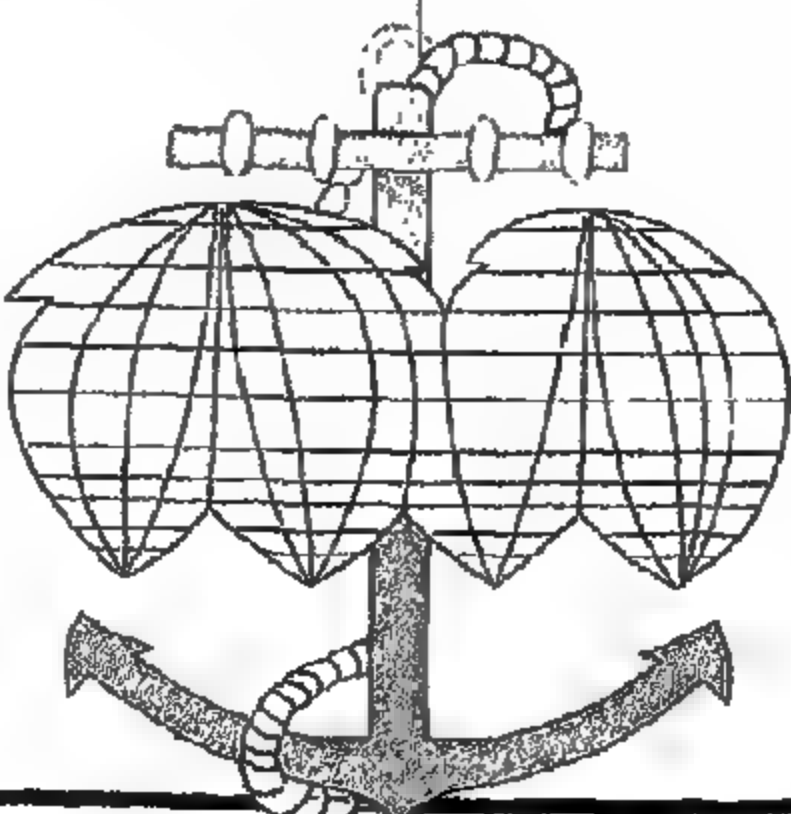
يتحمل جميع مخاطر الفقد أو التلف التي قد تلحق بالبضاعة اعتباراً من وقت وضعها تحت تصرفه طبقاً لما جاء في البند (أ-4).

وإذا فشل في إخطار البائع بالمعلومات المذكورة في البند (ب-7) فإنه يتحمل جميع مخاطر الفقد أو التلف التي قد تلحق بالبضاعة اعتباراً من الموعد المتفق عليه لتسليم البضاعة أو بانتهاء الفترة المتفق عليها لتسليم البضاعة. وذلك على فرض أن تكون البضاعة مجهزة وغير مختلطة بغيرها أو تم تحديدها بما يجعلها البضاعة محل التعاقد.

ب-6: توزيع المصاريف:

يتحمل جميع المصاريف المتعلقة بالبضاعة اعتباراً من وقت وضع البضاعة تحت تصرفه طبقاً لما جاء في البند (أ-4).

وإذا فشل في استلام البضاعة بعد وضعها تحت تصرفه طبقاً لما جاء في البند (أ-4)، أو فشل في إخطار البائع بالمعلومات المذكورة في البند (ب-7)، فإنه يتحمل جميع المصاريف الإضافية التي قد تنجم بسبب البضاعة. وذلك على فرض أن تكون البضاعة مجهزة وغير مختلطة بغيرها أو تم تحديدها بما يجعلها البضاعة محل التعاقد.



A THE SELLER MUST

A 8 Transport document or equivalent electronic message

Provide the buyer at the seller's expense with the delivery order and/ or the usual transport document (for example, a negotiable bill of lading, a non-negotiable sea waybill, an inland waterway document or a multimodal transport document) to enable him to take the goods and remove them from the quay.

Where the seller and the buyer have agreed to communicate electronically, the document referred to in the preceding paragraph may be replaced by an equivalent electronic data interchange (EDI) message.

A 9 Checking-packaging marking

Pay the costs of those checking operations (such as checking quality, measuring, weighing, counting) which are necessary for the purpose of delivering the goods in accordance with A.4.

Provide at his own expense packaging (unless it is usual for the particular trade to deliver the goods of the contract description unpacked) which is required for the delivery of the goods. Packaging is to be marked appropriately.

A 10 Other obligations

Pay all costs and charges incurred in obtaining the documents or equivalent electronic messages mentioned in B. 10. and reimburse those incurred by the buyer in rendering his assistance therewith.

Provide the buyer, upon request, with the necessary information for procuring insurance.

أ- تابع التزامات البائع

أ-8: إثباتات التسليم، ومستندات النقل أو الرسائل الإلكترونية المماثلة:

يقوم على نفقته بتزويد المشتري بإذن استلام البضاعة و / أو سند النقل المعتاد (مثل سند الشحن القابل للتداول، أو سند النقل البحري غير القابل للتداول، أو سند النقل عبر القنوات المائية الداخلية، أو سند النقل المختلط)، وذلك لتمكين المشتري من استلام البضاعة وسحبها من الرصيف.

وإذا كان الطرفان (البائع والمشتري) قد اتفقا على التراسل الإلكتروني فيما بينهما، ففي هذه الحالة يمكن استبدال السندات المشار إليها في الفقرة السابقة بما يماثلها من الوسائل المتبادلة طبقاً للنظام الإلكتروني لتبادل المعلومات.

أ-9: فحص وتغليف وتجهيز البضاعة:

يتحمل تكاليف فحص البضاعة وتحديدها (مثل فحص نوع البضاعة وقياسها ووزنها وعدّها) وهي العمليات الضرورية لقيامه بتسليم البضاعة طبقاً لما جاء في البند (أ-4).

ويتحمل تكاليف تغليف أو تعبئة أو تجهيز البضاعة (ما لم يجرى العرف بإمكانية شحن وتسليم هذه البضاعة دون تغليف أو تعبئة أو تجهيز) وذلك إذا كانت هذه العمليات ضرورية لتسليم البضاعة. وعليه أيضاً أن يقوم بوضع العلامات اللازمة على البضاعة.

أ-10: الالتزامات الأخرى:

يتحمل جميع تكاليف استصدار المستندات أو الرسائل الإلكترونية المعادلة لها والمبينة في البند (ب-10)، وعليه أن يدفع المشتري جميع المصاريف التي أنفقها لمساعدته في استصدار المستندات.

وعليه - بناءً على طلب المشتري - أن يقوم بتزويد المشتري بالمعلومات الضرورية الخاصة بإجراء التأمين على البضاعة.

FAIRTRANS

Marine, Trading & Forwarding S.A.E.



LINE	VESSEL		DATE	FROM	TO
EPIC SERVICE	CGM CAPELLA	1923	20/05/2003	NORTH EUROPE, ITALY	ARABIAN GULF, INDIA, PAKISTAN
	PONL DAMIETTA	2023	27/05/2003		
	SAF. VINSON	2123	03/06/2003		
EPIC SERVICE	CS CHAMPION	1733	01/06/2003	ARABIAN GULF, INDIA, PAKISTAN	NORTH EUROPE, ITALY
	CS INNOVATOR	1833	07/06/2003		
	CGM CAPELLA	1933	15/06/2003		
	PONL DAMIETTA	2033	22/06/2003		
	SAF. VINSON	2133	29/06/2003		
INDAMEX	INDAMEX WESTERDEICH	3217	04/06/2003	US EAST COAST	SRI LANKA, INDIA
	INDAMEX MALABAR	3218	08/06/2003		
	INDAMEX CHESAPEAKE	3219	15/06/2003		
	INDAMEX DELEWARE	3220	22/06/2003		
	INDAMEX ALABAMA	3221	29/06/2003		

Fairtrans port Said (Head office)

Hassan Abdel Karim Tower

Ahmed Shawky and Elgomhoria street

P.O. Box 752

Tel(s) : + 20 66 326893 - 326894 - 345776 - 345796

324962 - 337048

Fax (s) : + 20 66 324898 - 334896

Tlx (s) : 63180-63150 FAIRT UN

General e-mail : fairtrans@bec-online.com

URL: www.fairtrans.com

حفل توقيع إتفاق تشغيل سفنينة الحاويات المصرية

M/V EGY PRIDE



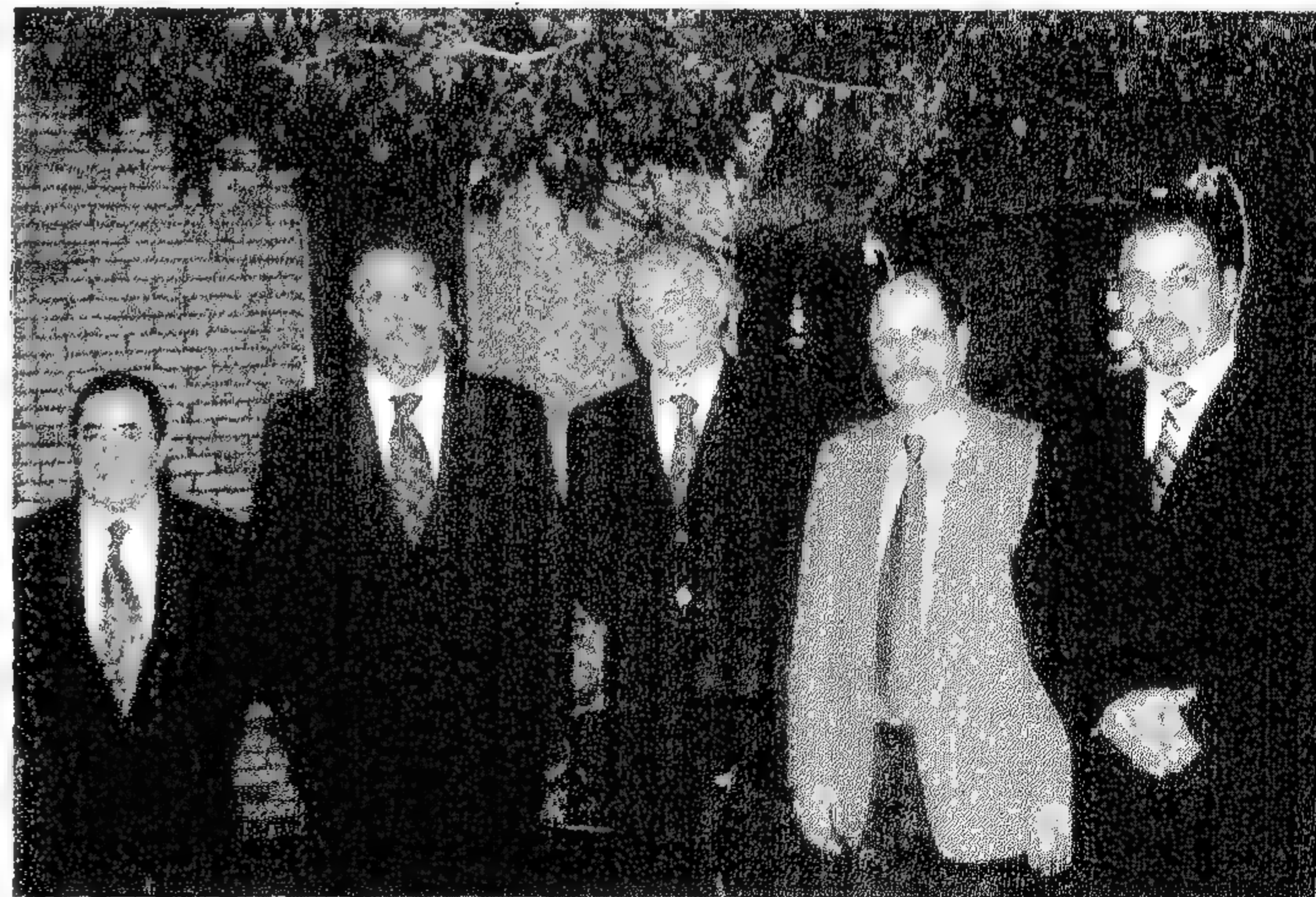
إحتفل بمدينة ليماسول نتوقيع إتفاق بين كل من **UNITED FEEDER SERVICE L.P** كبرى
شركات الروافد فى البحر المتوسط و بين **MAHONY SHIPPING & MARRINE SERVICES**

أعرق شركات القطاع الخاص
المصرى فى مجال النقل البحرى
لتشغيل أول سفينة حاويات
رافدة ترفع العلم المصرى .

وذلك تمشياً مع القوانين والقرارات
الصادرة وتنفيذاً لتوجيهات معالى
وزير النقل المصرى بقصر الملاحة
الساحلية على السفن الرافعة

للعلم المصرى

مدير الإدارات والعاملين بـ **UFS** ليماسول



حفل عشاء بليماسول - بعد إتمام عقد الإتفاق من اليمين إلى الشمال
السيد كوستاس لوكايدس والمهندس / أحمد العقاد والسيد / جوزيبى كانيبا

لمهندس أحمد العقاد نائب رئيس مجلس إدارة ماهونى والريان محمد العقاد رئيس شركة ماهونى
لسيد جوزيبى كانيبا مدير عام **UFS** والسيد ماركوس أورفانديس مدير عمليات **UFS** والسيد
كوستاس لوكايدس مدير إدارة التسويق



صور من مراسم الإحتفال بتوقيع العقد بمدينة ليماسول مع جميع العاملين بشركة UFS



بطولة الإسكندرية فنى الجمباز الفنى

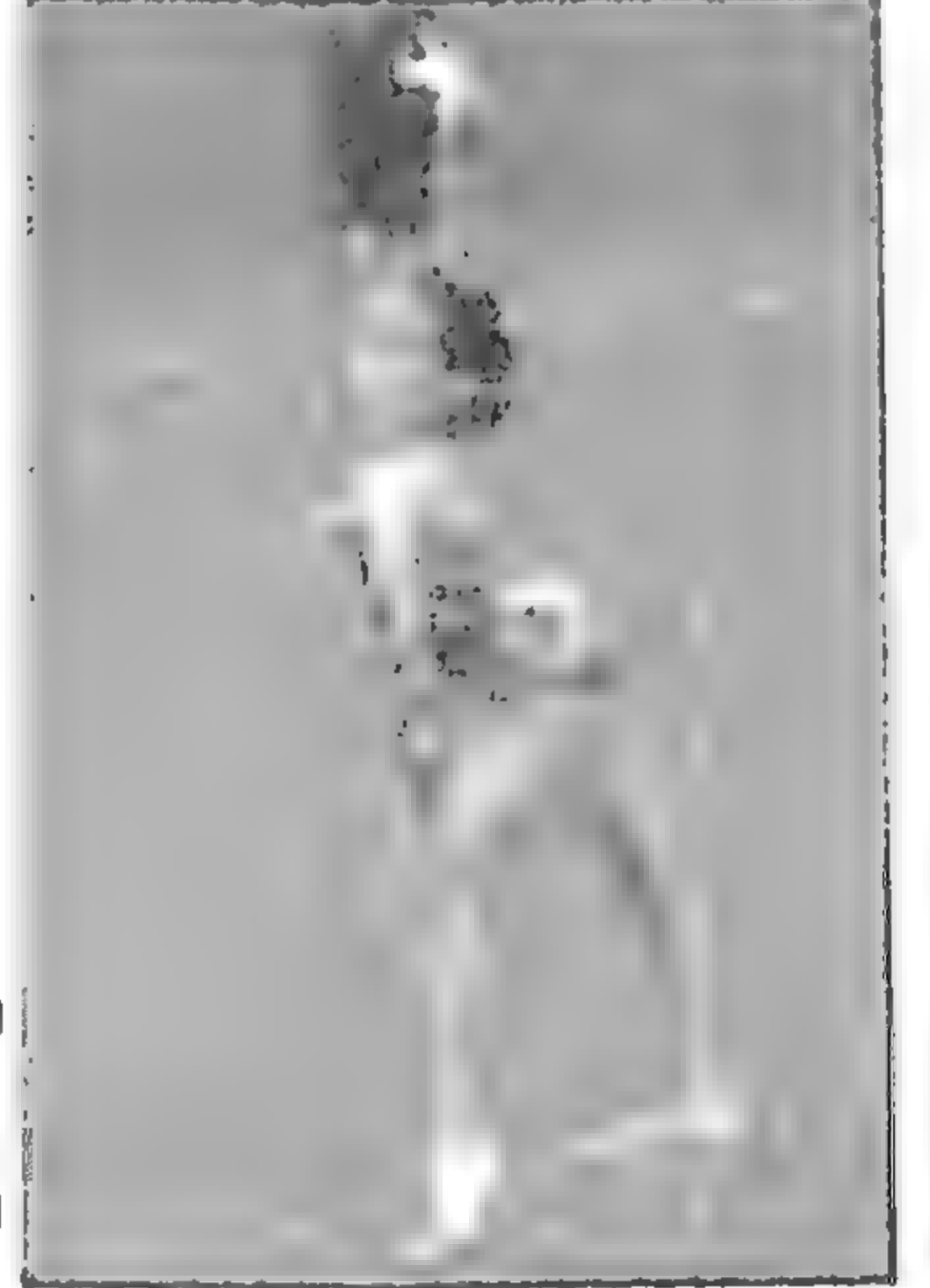
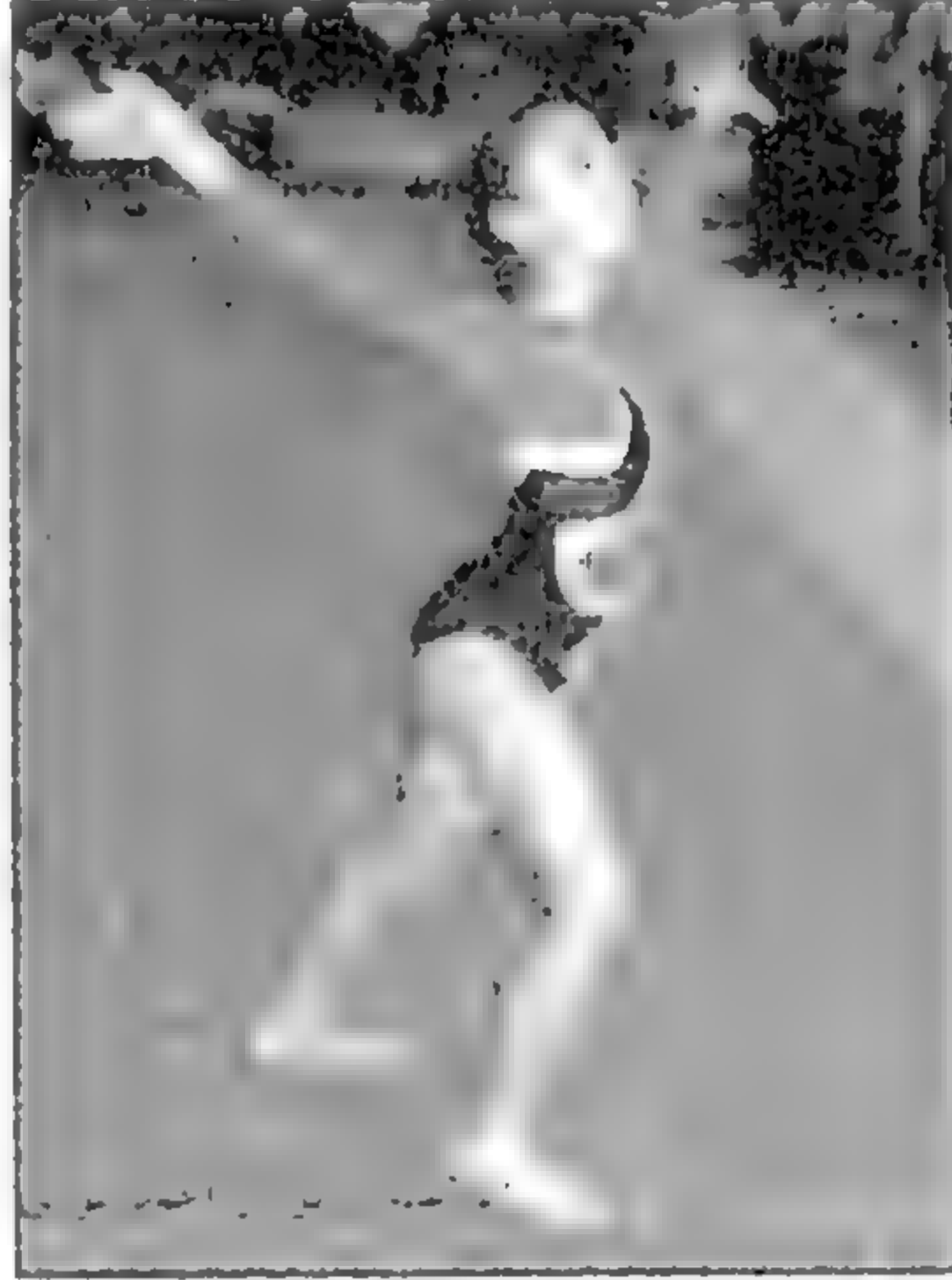
حصل فريق الجمباز الفنى بنادى سيورتنج الرياضى بالاسكندرية على المركز الاول فى بطولة الاسكندرية بطولة تحت عشر سنوات (بنات)

اللاعبات

- ١- نوران احمد فوزى ٢- سلمى احمد ابو الوفا ٣- ملك محمد سعيد
٤- فريدة محمد ٥- مها ياسر



فريق بنات جمباز فنى (تحت ١٠ سنوات)
اللاعب/ نوران احمد فوزى، اللاعب/ سلمى احمد ابو الوفا،
اللاعب/ ملك محمد سعيد، اللاعب/ فريدة محمد،
اللاعب/ مها ياسر، والمدرّب/ كابتن محمد السيد
والكابتن/ إيهاب أمين

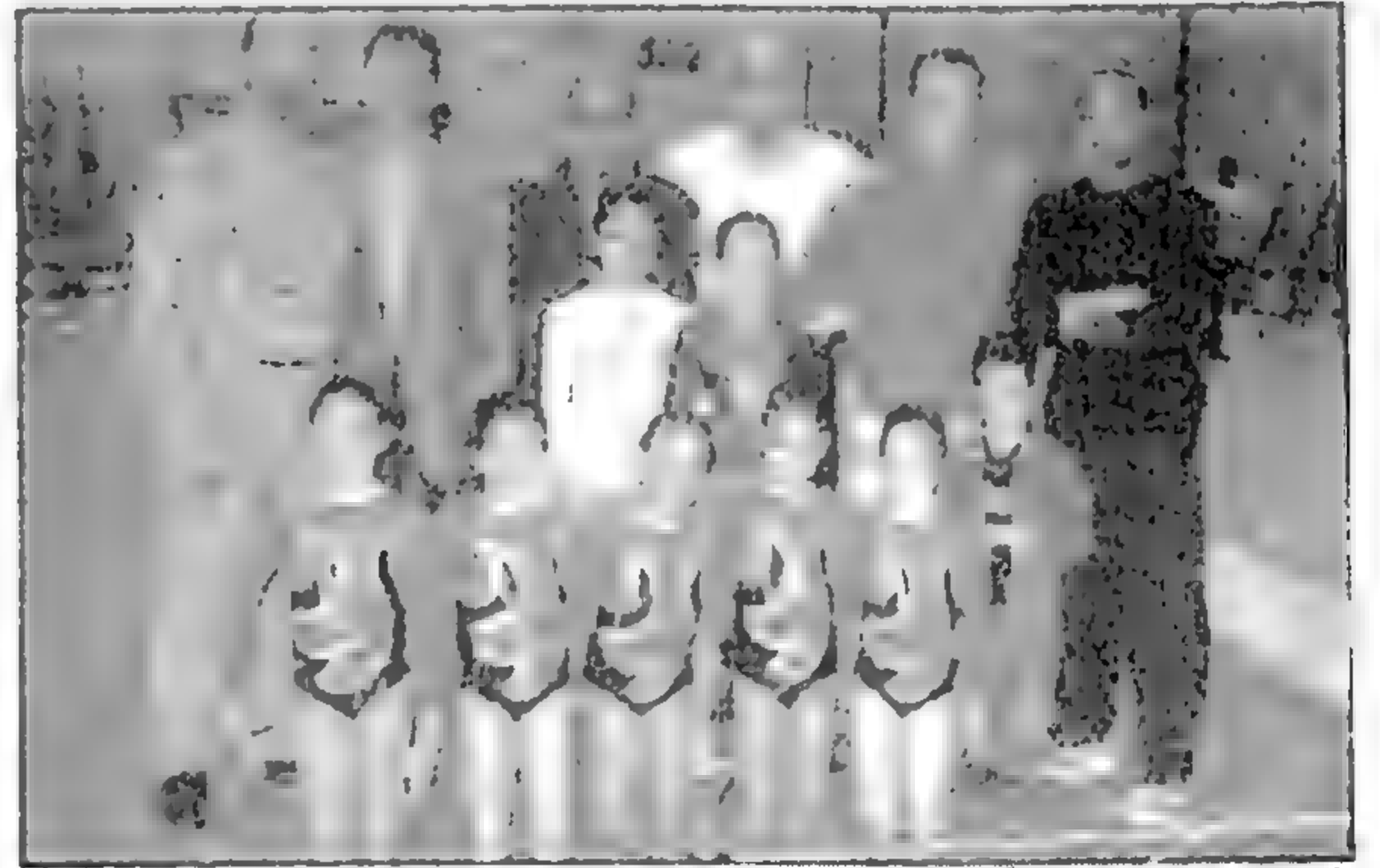


بطولة تحت ١٠-١٢ سنة (بنين)
المركز الاول، الثانى والثالث على الاجمزة المختلفة

اللاعب / روان طارق أبو شوشة بطولة
إسكندرية فى السنوات السابقة حصلت على
ذهبية عارضة التوازن فى بطولة الجمهورية
الأخيرة تحت ١٢ سنة بنات



فريق الجمباز الفنى (بنات-بنين) تحت ١٠-١٢ سنة مع المدرب والمشتري والإداريين



فريق بنات جمباز فنى (تحت عشر سنوات)
المدرّب / كابتن محمد السيد المشرف / كابتن إيهاب أمين (بنين) والإداريين

صور أرشيفية



وداد شلبي مع الدكتور/ عصمت عبد المجيد فى مؤتمر سيدات الاعمال العرب



وداد شلبي مع سيادة وزير السياحة فى أحد مؤتمرات الروتارى

نشأت الديهي يكتب :

هذا بيان للناس

ويا كلون كما تأكل الاتعام



أن يحس الإنسان بالقهر فلا غرابة في ذلك على الإطلاق، أما أن يتعايش مع القهر ويتوعد إلى من يقهره فهو الغرابة بعينها!! الإنسان العربي يعيش حالة قهر الـديهي والقهر دائماً يولد الانفجار ما عدا في عالمنا العربي الممتد من المحيط إلى الخليج تجد العربي المقهور يستطيع التعايش مع القهر على أشلاء الكرامة المبعثرة التي هي كرامته وكرامة أجداده الذين علموا الغرب والأمريكان المبادئ والعلوم والأخلاق.

كمصريين تعرضنا لأزمات عديدة عبر التاريخ الطويل وفي كل مرة ننتفض ونستيقظ ونجبر الليل البهيم أن ينقشع ونستقبل الصباح بأنواره لتبدد الظلام الطويل .. كنا نقف في الأزمات صفاً واحداً وقلباً واحداً وبدأ واحدة فتتحطم الأزمة تلو الأزمة ولا يبقى سوى المعدن المصري الأصيل .. ولو استدعينا تاريخنا وحفزنا شرارة الموروث الحضاري لفجرنا أزماتنا الراهنة ولصرنا نموذجاً يحتذى به الآخرون .. إننا وكما قلت مراراً وتكراراً بأننا نعيش أزمات طاحنة ومجرد ما تمر أزمة وتنقشع تبعاتها تتوالد أزمة جديدة .. قلت ذلك كثيراً حتى مللت الكلام والكتابة والقراءة ولكن هل السلبية والهروب هو الحل؟

لقد فكرت في لحظة صفاء ذهني عن السبيل الحقيقي للخروج من هذا النق المظلم وتلك الأزمة التي يعيشها الوطن ولا أقصد بتلك الأزمة - أزمة اقتصادية أو عالية أو حتى سياسية وإنما أقصد (جو الأزمة)

و (حالة الإحباط العام) و (حالة القهر) تلك الأجواء والمشاعر والأحاسيس تولد عنها شعوراً عاماً بعدم الثقة بالنفس، وعدم الثقة بالنفس تولد عنه الفشل وأداء مهامنا الموكولة إلينا، إننا تحولنا إلى مجتمع فقد الثقة في قدراته وصار مجتمعاً بلا أنياب مجتمعاً يحب انتقاد كل الأوضاع وبفشل في التعامل مع كل الأوضاع.

إنني على يقين وعلى ثقة بأن العودة إلى الله والرجوع إلى سيرتنا الأولى هما طريق الخلاص، ولا تغنى العودة إلى الله أن نعيش حالة (دروشة) ونترك أعمالنا ونعيش خارج جاذبية الواقع، لا لم أقصد ذلك بالضبط وإنما المقصود هو العودة إلى الله تعالى من خلال سلوكيات إسلامية بعيدة عن المغالاة والتنطع .. إذا استحضرتنا عظمة الله في قلوبنا وإذا آمنا وتيقنا بأن الله يراقبنا في أسرارنا وإعلاتنا إذا حدث ذلك فلا بد أن ننقش أعمالنا وعندها سوف تظهر النتائج المبهرة بإذن الله، لماذا لا نعيش حالة (إيمان مجتمعي) بدلاً من حالة (الإفلاس المجتمعي) لماذا لا نعيش حالة (تقوى) بدلاً من حالة (الفوضى) لماذا لا نعيش في رحاب الله بدلاً من الرقص على حبل الشيطان لماذا لا تسيطر على المجتمع حالة (حب) لكل القيم والمبادئ والأخلاقيات حب الوطن .. والإخلاص له فريضة على بني الإنسان إنني أراها فريضة غائبة دون مزايدة من أحد، فحب الوطن له متطلبات كثيرة أرى أنها لا تتوافر للأسف في الكثيرين منا.

اللهم أهدنا جميعاً وطهر قلوبنا وانزع من قلوبنا الغل والحقد والحسد ولا حول ولا قوة إلا بالله العلي العظيم

لكننا تخلينا عن كرامتنا بعدما ابتعدنا عن ديننا الحنيف الذي يحض على الفضيلة قداماً وأبداً لا حول ولا قوة إلا بالله .. فوسط الأزمات الطاحنة والإحباطات المتتالية لا يبقى أمامنا من ملجأ إلا الله سبحانه وتعالى نلجأ إليه ونستظل بظله ونحتسب بحمده فهو الواسع في وقت ضاقت فيه الدنيا على رحابتها .. وهو الرحمن الرحيم في وقت انتزعت فيه الرحمة وانتشرت فيه المظالم .. وهو العدل وقت ضاع فيه الحق وانتشر الباطل .. وهو الجبار المتكبر في وقت تجبر فيه الناس وظنوا أنهم ملوك الدنيا وما فيها فنشروا الفساد في الأرض ونسوا أن هناك خالق جبار قادر على ما لا تتخيله عقولهم وهو الواحد الأحد الذي يقول للشئ كن فيكون.

يارب .. يا قادر .. يا جبار نتوجه إليك بقلوب مفتوحة مخلصنة ونرفع أكف الضراعة .. يا حنان يا منان ارفع مقتك وغضبك عنا .. اللهم احفظ مصرنا وأوطاننا من كل سوء .. اللهم قنا شر الفتن وجنبا سوء المحن .. قلت في كتابك العزيز «ظهر الفساد في البر والبحر بما كسبت أيدي الناس ليذيقهم بعض الذي عملوا لعلهم يرجعون» صدقت يا ربى فيما قلت .. لقد ظهر الفساد واستشرى وتجبر وتكبر وصار هو السيد وهو الأمر الناهي .. فساد الذمم وخرابها صار يعيش في كل المواقع والأماكن .. المظالم زادت عن قدرة المحاكم .. عدم تقوى الله صارت هي العنوان .. إننا نصصى ربنا آناء الليل وأطراف النهار .. المواعظ أمامنا نعيشها لحظة بلحظة ولكن ما أكثر المواعظ وما أقل المنعظين .. وكأننا نعيش حالة سكر أبدي دون أن نرتشف رشفة خمر واحدة .. لا ندري ما يدور حولنا .. لكننا نعيش نتائج ما يدور فقط والنتائج دائماً ما تعكس المقدمات وتتكرر المأساة .. مقدمات تؤدي إلى نفس النتائج وتدور في دائرة مفرغة خبيثة .. عدم تقوى الله تؤدي إلى انتزاع البركة، وقلة البركة تؤدي إلى شيوع الفساد، وشيوع الفساد يؤدي إلى انتزاع البركة .. وهكذا نتائج تؤدي إلى مقدمات ومقدمات تؤدي إلى نتائج.

إننا في مصر المحروسة نحمل تاريخاً عريقاً وحضارة تتحاكى بها الأمم والشعوب .. أجدادنا الفراعنة صنعوا المعجزات وأجبروا التاريخ أن يتوقف ويفتح صفحاته لكي يسجل ويسجل ويسجل ومازلنا نحن رغم كل ما أصابنا نحمل عبق التاريخ .. نحمل داخلنا شرارة كامنة تنطلق في وقت محدد لتحطم السدود والقيود تلك الشرارة جزء من موروثنا الحضاري .. فنحن أصحاب موروث حضاري يظهر في وقت الشدة والضيق في صورة سلوكيات وتصرفات متحضرة وإن أخذت شكل العصبية رغم أن العصبية ليست عشوائية لكنها بمثابة محفز قوى يستطيع بث الحياة والروح في الموروث الحضاري الكامن، إننا

International

Specified periodical international economic magazine

Published under license from Lebanese Ministry of Information by decree no.204/98

Editor consultant

Capt./ Assem Elsayed Ahmed

Editor in chief and manager incharge

Capt./ Hassan Mohyeldin Chaaban

Editor supervisor

Abdel Salam Elsayed Ahmed

Offices

Head Office

Lebanon Beirut

P.o.b (6461/14)

Tel / Fax : (+961)-(1)-(302836)

Mobile : (+961)-(3)-(954556)

Egypt - Alex.

Tel & Fax : (+2)-(03)-(4275117)

E-mail: assem355@hotmail.com

Seagull

Tel & Fax : (+2)-(03) 5745850/5760533

Suez

Capt.Ahmed Badawy

Tel-Mob. : (+2) - 0123184320

Abd El - Rehim Moustafa

Tel : (+2) - (062) - (578445)

Ismailiah

Mohamed Hussein Saleh

Tel : (+2) - (064) - (346081)

E-mail: fagr1@hotmail.com

Syria

Ibrahim Salim Deir Atany

Tel & Fax : (+963) - (43) - (711999)

Saudi Arabia - Jeddah

Tel : (+966)-(2)-(6369985)

Fax : (+966)-(2)-(6369459)

Emirates P.o.b.26882-Dubai

Shereif Salah Mokhtar

Mobile : (+971)-(6516520)

USA New York

Moh. Mahmoud El Moghazy

Tel : (+1)-(718)-(3819183)



- ★ بدأنا معركة التطوير والطريق مازال طويلاً
- ★ ميناء السخنة النموذجي يسبق الزمن
- ★ تفعيل نظام الإفراج المسبق ووداعاً المستورد المتلاعب
- ★ إعادة تصميم ودراسة الموانئ الجافة

محمود العرجاوى

رئيس جمارك مصر ٢٠٠٠ لـ

إعداد / قسم التحقيقات

لبدخلا حلبة التطوير لم يأتى صدفه، بل جاء على أسس حيث تميز الموقع والبيئة الأساسية الجيدة والقدرة على التوسع الأفقى والرأسى، أما الموانئ القديمة الإسكندرية وبورسعيد فهما موانئ (عجوزة) نستطيع ترميمها ولا نستطيع إعادة بناءها فالتطوير فيها صعب للغاية.

وبالنسبة لميناء دمياط نقوم بالاسترشاد بما تم فى ميناء السخنة والأنظمة الموجودة به والشركات التى قامت بالتنفيذ فيه حتى تكتمل منظومة الموانئ المصرية المتطورة بشيئة الله تعالى.

ماذا عن الموانئ الجافة؟

ليس هناك موانئ جافة بالمعنى الدقيق وإنما مجموعة إبداعات أو مستودعات الغرض منها تقليل الضغط على الموانئ البحرية.

ولكل تجربة تقييم معين ونحن نقوم بدراسة الموقف من كل جوانبه لتصويب الخطأ إن وجد.

إننا نهدف إلى ربط جميع جمارك مصر بشبكة واحدة على قاعدة بيانات واحدة حتى يصبح المستورد الموجود بجمارك سفاجا يعامل معاملة المستورد فى جمارك السلوم من حيث توحيد الإجراءات والأسعار والقيود الجمركية.

هل هناك خطة للتمهوض بضاعة الترانزيت فى مصر؟

الترانزيت فى مصر وبجميع أشكاله يقع ضمن اهتمامات الإدارة الجمركية إننا نقدم التسهيلات وفق ضوابط القانون وفى نفس الوقت نرفض أن يكون الترانزيت باباً خلفياً للتهريب.

إننا نحاول تطوير صناعة الترانزيت من خلال سهولة الإجراءات وتطوير الرقابة والمتابعة خلال عبور الترانزيت للأراضى المصرية من خلال الأقسام الصناعية OPS.

وفى نهاية اللقاء شكرنا سيادته وقنينا له دوام التقدم والرفق.

القانون ثم يأخذ مجراه الطبيعي للحصول على التصديق التشريعى والدستورى اللازم كذلك هناك دليل إجراءات لكل الأنظمة حتى الإفراج المسبق.

كما تولى التدريب أهمية قصوى فالعضو البشرى هو قوام التنمية وهو قوام التطوير والتحديث الخلاصة نحن نسير بخطى ثابتة وشاملة وواقعية لمحاولة النهوض بجمارك مصر لما تستحقه ويستحقه هذا الوطن من بذل كل جهد مخلص لصالح الجميع.

يقول الرئيس مبارك (التصدير حياة أو موت) ما هو دور الجمارك المصرية فى دفع عجلة التصدير إلى الأمام بالأفعال لا بالأقوال؟

الآن لا توجد أية عقبات أمام التصدير من ناحية الجمارك فلا رسوم وفلا فوائد ولا ملاحظات ولا نوبتجيات والصادر يعمل خلال ٢٤ ساعة ومن أى متفذ جمركى.

وكذلك تم تفعيل نظام السماح الموقت ليصبح عاملاً مؤثراً فى دفع عملية التصنيع التصديرى إلى الأمام.

نادى الرئيس مبارك بضرورة تطوير وتحديث الموانئ المصرية على غرار ما حدث فى ميناء السخنة والجميع على قناعة أن الإدارة الجمركية هى التى تحدد نجاح أو فشل أى ميناء من الموانئ.

ما هو تقييمكم لتجربة ميناء السخنة .. وما هى خطتكم لتطوير بقية الموانئ المصرية؟

إننا نسابق الزمن بميناء السخنة النموذجي أصبح لدينا ميناء جاذباً داخل الموانئ المحيطة يستطيع المنافسة والتميز، المنطقة لم يعد فيها جبل على فحسب بل أصبح فيها ميناء السخنة كذلك أن تطوير الموانئ المصرية ومن ثم الإدارات الجمركية مسألة لا اختيار لنا فيها بل هو فرض فرضته الظروف الدولية الراهنة والتنافس المرير والشرس بين الموانئ المصرية والموانئ المحيطة.

إن اختيار ميناء دمياط والدخيلة

أما الأسعار فلن تكون عقبة أمام نجاح ذلك المشروع لأن هناك مراجعة فورية ومراجعة لاحقة طبقاً لما نصت عليها اتفاقيات الجات ولا يخفى على أحد كم الفوائد المحققة من وراء هذا المستودع فلا غرامات ولا أرضيات ولا تأخير.

هذا سيؤدى إلى خلق مستودع ذو شفافية كاملة حيث ستكون هناك قوائم بيضاء وسوداء ولهذا النظام وبالفعل تم مؤخراً زيارة لمجموعة كبيرة من الشركات ١٢٨ شركة إلى المركز الضريبى الموحد بالغى العاشر بمدينة نصر حيث يضم هذا المركز جميع المصالح الإيرادية للدولة ويعمل من خلال (المأمور الشامل) ودور الجمارك يتم وفق المنظومة الشاملة لهذا المركز وفى بداية هذا الشهر سيتم الافتتاح التجريبى لمدة اختبارية ثلاثة أشهر قهيداً للافتتاح الرسمى فى بداية شهر سبتمبر.

معركة تطوير بدات وبقوة ما هى ملامح هذا التطوير وأين وصل قطار التطوير وهل هناك محطة نهائية أم أن المعركة مستمرة للتحديث المستمر؟

التطوير معركة مستمرة ومتطورة ومتجددة معركة الجمارك بدأت المعركة حيث تتم النقلة الكبيرة من النظام القديم إلى النظام الجديد، فالنظم القديمة تتسم بالروتين والبيروقراطية والتعقيد وكان ذلك قسماً مع النظم الاقتصادية الحاكمة آنذاك حيث القيود المفروضة على حرية التجارة أما النظم الحديثة حيث حرية التجارة والانفتاح الاقتصادي يتطلب المرونة والتفاعل وسرعة الأداء وانسياب المعلومات بطريقة سليمة وميسرة.

لقد قمنا بالخطوة الأولى والتي سيعقبها بلا شك خطوات وخطوات .. قانون الجمارك الجديد الذى يتمشى مع فكر الدولة ومع المستجدات على الساحتين الدولية والمحلية قارباً على الإنهاء حيث المراحل النهائية له ثم سيتم عرضه على رجال الأعمال وجمعيات المستثمرين والمختصين ليعتم مناقشة جميع التعديلات والأجزاء المختلفة خلال

تعتبر الإدارة الجمركية أهم أدوات السياسة المالية فى العصر الحديث حيث سيادة مبادئ العولمة وزيوع حرية التجارة تحت مظلة النظام العالمى الجديد.

ويعتبر تطوير الجمارك المصرية أحد الأسس الهامة التى يستند إليها الإصلاح الاقتصادى والإدارى الشامل فى مصر وبالفعل خطت الدولة خطوات جادة وملموسة لتطوير الأداء الجمركى لمسيرة فكر الدولة تجاه القضايا الاقتصادية.

لذلك يسعدنا أن نلتقى اليوم مع رئيس جمارك مصر الأستاذ/ محفوظ العرجاوى الذى تشهده الجمارك فى عهده طفرة ملموسة وملحوظة قوامها الشفافية والمواجهة والصراحة وعدم المجاملة على حساب مصر مهما كانت الأسباب.

نستعمل ناقشنا مع سيادتكم فى القضية التى تشغل بال جموع المختصين بالحقل الجمركى وهى (الإفراج المسبق) ماذا عن هذا النظام الذى يعد نقلة فى مجال الإجراءات الجمركية؟

وفى هذا النظام وفور تمام عملية الشحن وقبل وصولها يقوم صاحب الشأن بإحضار مستنداته مع صورة بوليصة الشحن ويتقدم بها إلى المركز المختص ويتم دراسة المستندات المقدمة وتقدير القيمة وتحسب الرسوم من واقع المستندات ودون معاينة فعلية ثم يقوم صاحب الشأن بسداد الرسوم ويستخرج إذن الإفراج بعد قيدها بدفتر ٤٦ ك م وفور وصول البضاعة يذهب صاحب الشأن أو مندوبه إلى ميناء الوصول معه إذن الإفراج المسبق وإذن التسليم الملاحى لتتم عملية المعاينة والإفراج فوراً ودون عقبات هذا بالإضافة إلى الجهات الرقابية على البضائع المطلوب عرضها على تلك الجهات حيث يتم معاينتها مرة واحدة للجمارك ولتلك الجهات.

على أن يتم التأكد من العتبات والصفحات



الموانئ الجافة

ضرورة ملحة للحد من الضغط على الموانئ البحرية

لواء بحري مغازي الصاوي

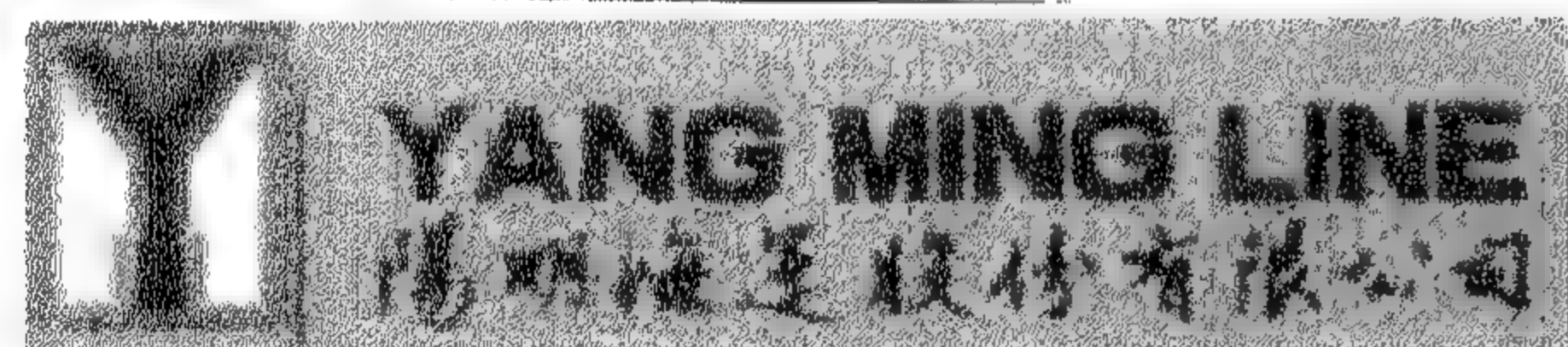
طالعنا مجلتنا الغراء إترناشيونال في عدد مايو ٢٠٠٣ صفحة ٢٥ تحت عنوان معارك الجمارك بفقرة عن الموانئ الجافة مفادها أن الموانئ الجافة هي عبارة عن إيداعات أو مستودعات تحت إشراف جمركي الهدف منها هو الهروب من صرامة وعدالة الموانئ البحرية من حيث تباين الأسعار بالموانئ المسماة بالجافة عن مثيلتها الموجودة بالموانئ البحرية. ويقتراح كاتب هذه الفقرة أن يقتصر نقل البضائع إلى الموانئ الجافة على مستلزمات الإنتاج والسلع الوسيطة فقط دون المنتجات التامة والسلع التجارية وسيادته يأسف لما يحدث على أرض الموانئ الجافة ويحتاج إلى وقفة من الجميع.

نهايات طرفية له يتم عمل إجراءات الشهادة الجمركية من خلالها طبقاً للتعريفات والبند الجمركي لكل سلعة. ولا مجال للتلاعب. والأسعار الموجودة بالموانئ الجافة هي نفس مثيلاتها في الموانئ البحرية، وتحت المراقبة المستمرة من جميع الجهات الرقابية سواء الجمركية أو غيرها، ولا مجال للإساءة إليهم. وصدق الله العظيم حين قال: (ولا تبخسوا الناس أشياءهم) وهذه الأسباب الموضحة أعلاه يتم نقل العملاء لبضائعهم إلى الموانئ الجافة لما فيها من مميزات تهم العميل وليس هرباً من عدالة أو صرامة في مكان آخر. أما قصرها على مستلزمات الإنتاج والسلعة الوسيطة فقط فهذا دور المناطق الحرة.

وهذا غير مسموح به في الموانئ البحرية.
٢- طول مدة التخزين دون تحويل البضاعة إلى مخازن المهمل لبيعها بالزاد حيث أن مدة التخزين بالمستودعات العامة (الموانئ الجافة) هي ٦ شهور قد تصل إلى ٩ شهور بتتديق. وهذا غير مسموح به في الموانئ البحرية إلا في حدود ٢ شهر فقط.
٣- إمكان تفريغ مشمول الحاويات في المخازن المغلقة بهذه الموانئ الجافة وإعادة الحاوية الفارغة فور التفريغ إلى الخط الملاحي مما يوفر للعميل مبالغ ضخمة من العملات الصعبة نظير غرامات التأخير التي قد تصل في اليوم الواحد إلى ٦٥ دولار للحاوية الواحدة.
٤- أكثر الموانئ الجافة متصلة بالحاسب الآلي لمصلحة الجمارك وبها

حركة الاستيراد منعاً لتلك الغرامات ولعلمية السيد كاتب هذه الفقرة فإن المستودعات العامة (الموانئ الجافة) هي مناطق جمركية تحت الإشراف الكامل والسيطرة الكاملة لعناصر ذات كفاءة عالية وأمانة من خيرة رجال مصلحة الجمارك الذين يعملون بكل كفاءة وعدالة وصرامة وانضباط ولا تفريط في أي ملزم من مستحقات مصلحة الجمارك. ولعلم سيادته والمعلومات التي قد يجهلها كاتب هذه الفقرة أن السادة العملاء يلجأون للتعامل مع الموانئ الجافة أو المستودعات العامة لأسباب كثيرة نوجزها في الآتي:
١- إمكان تجزئة مشمول البوليصة حسب ظروف العميل المالية أو حسب ظروف السوق المالية أو لأي أسباب أخرى

ويسعدني أن أوضح لسيادته أن الموانئ الجافة ضرورة ملحة للحد من الضغط على الموانئ البحرية. وذلك نظراً لزيادة التبادل التجاري وحركة التجارة الدولية المستمرة في الإرتفاع والنمو. مما يحتاج إلى زيادة واتساع المساحات المخصصة للأعمال الجمركية. وحيث أن الموانئ البحرية محدودة المساحة والاتساع الأفقي والرأسي فيها محدود مما يتسبب في تكديس البضائع وعدم وجود أرصفة كافية للسفن القادمة للموانئ البحرية مما يجعلها تتأخر في مناطق الانتظار مما يكبد الدولة غرامات مالية بالعملة الصعبة. لذا فقد كان لزاماً وجود مناطق جمركية خارج الموانئ البحرية والمستودعات العامة ضرورة ملحة تفادياً لذلك وخاصة مع زيادة



LONG TERM SCHEDULE FOR VESSELS DURING 2003
INDIA CONTINENTAL/FAR EAST/USA WESTCOAST
AND JAPAN PORTS

JUNE 2003

NAME OF VESSEL	ETA	PORT
M/V MING OCEAN	02/06/03	PSD
M/V AMBASSADOR BRIDGE	04/06/03	PSD
M/V CHANG JIANG BRIDGE	07/06/03	PSD
M/V CHICAGO BRIDGE	07/06/03	PSD
M/V OCEAN ATLANTIC	09/06/03	PSD
M/V SCI GAURAV	11/06/03	PSD
M/V EMPRESS HEAVEN	14/06/03	PSD
M/V ROTTERDAM BRIDGE	14/06/03	PSD
M/V TBN	16/06/03	PSD
M/V GEORGE WASHINGTON BRIDGE	18/06/03	PSD
M/V FRANCE	21/06/03	PSD
M/V LINOS GATE BRIDGE	21/06/03	PSD
M/V TBN	23/06/03	PSD
M/V EVER GIFTED	25/06/03	PSD
M/V EMPRESS DRAGON	28/06/03	PSD
M/V GENOA BRIDGE	28/06/03	PSD
M/V OCEAN GULF	30/06/03	PSD

الإسكندرية: ٢ شارع فراتان عاده / الإسكندرية - محطة الرمل / ١٨٦١٢٣٩ - ١٨٧٢٩٥١ / ١٨٧٢٩٥١ - ١٨٧٢٩٥١
القاهرة: ١٨٦٢٥٠ - ١٨٦٢٥٠ / ١٨٦٢٥٠ - ١٨٦٢٥٠ / ١٨٦٢٥٠ - ١٨٦٢٥٠

مكتب بورسعيد: ١٣ شارع الجمهورية / بورسعيد - ٠٦٦/٢٥٩٨٨٥ - ٠٦٦/٢٥٩٨٨٥ - ٠٦٦/٢٥٩٨٨٥
مكتب دمياط بجوار شركة الحاويات لليفون / دمياط - ٠٥٧/٢٢٠٢٢١ - ٠٥٧/٢٢٠٢٢١ - ٠٥٧/٢٢٠٢٢١
الفروع: القاهرة - بورسعيد - السويس



LONG TERM SCHEDULE FOR VESSELS DURING
2003 NORTH CONTINENTAL PORTS

JUNE 2003

NAME OF VESSEL	ETA	ROTATION
M/V EVER GIFTED	01/06/03	BCN/ FXT/HAM/RTM
M/V LONG GATE BRIDGE	02/06/03	RTM/ HAM/ FXT/ANTRP/ PSD
M/V VENUS BRIDGE	03/06/03	PSD/RTM/FXT/HAM/LEH
M/V INDIA LOTUS	08/06/03	BCN/ FXT / HAM / RTM
M/V GENOA BRIDGE	09/06/03	RTM/ HAM/ FXT/ ANTRP/ PSD
M/V MING PLUM	10/06/03	PSD/RTM/FXT/HAM/LEH
M/V MING GREEN	17/06/03	PSD/RTM/FXT/HAM/LEH
M/V MING PROMINENCE	15/06/03	BCN/ FXT/ HAM/ RTM
M/V SUEZ CANAL BRIDGE	16/06/03	RTM/ HAM/ FXT/ ANTRP/ PSD
M/V SCI VAIBHAV	22/06/03	BCN/ FXT/ HAM/ RTM
M/V LONG BEACH RIDGE	23/06/03	RTM/ HAM/ FXT/ ANTRP/ PSD
M/V MING ORCHID	24/06/03	PSD/RTM/FXT/HAM/LEH
M/V AMBASSADOR BRIDGE	29/06/03	BCN/ FXT/ HAM/ RTM
M/V TSING MA BRIDGE	30/06/03	RTM/ HAM/ FXT/ ANTRP/ PSD

LONG TERM SCHEDULE FOR VESSELS DURING
2003 NORTHBOUND AND U.S.A. PORTS

JUNE 2003

NAME OF VESSEL	ETA	ROTATION
M/V EMPRESS HEAVEN	01/06/03	NAP/GOA/FOS/BCN/VLC
M/V TBN	07/06/03	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V FRANCE	08/06/03	NAP/GOA/FOS/BCN/VLC
M/V TBN	14/06/03	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V EMPRESS DRAGON	15/06/03	NAP/GOA/FOS/BCN/VLC
M/V OCEAN GULF	21/06/03	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V TBN	22/06/03	NAP/GOA/FOS/BCN/VLC
M/V MING LONGEVITY	28/06/03	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V EMPRESS PHOENIX	29/06/03	NAP/GOA/FOS/BCN/VLC

لبيك يا سيدتي

إعرفي نفسك من ملابسك!

(١) المرأة التي تغير الرداء أو الفستان أكثر من مره يومياً:

تعاني من فقدان الثقة بالنفس وذات شخصيه قلقة

(٢) المرأة التي ترتدي الألوان الداكنة وقد ترتدي الملابس التي لا تتناسب مع الزمان أو المكان .

فهي امرأة تعاني من الإكتئاب .

- المرأة التي ترتدي ملابس لا تتناسب مع سنها:

هي مرأة مهزوزة الشخصيه.

- المرأة التي تقبل على الأزياء الغربية وتستخدم المساحيق بكثرة:

شخصية نرجسية وتريد السيطرة على الآخرين وحجب لفت الأنظار.

- المرأة التي ترتدي ملابس تتناسب مع سنها ويتلائم مع مكانتها الإجتماعية هي امرأة عاقلة ومتزنة.

المرأة التي ترتدي ملابس شبة ملابس الرجال:

مرأة تتميز بالحشونة والشخصية القوية

*** عطر الياسمين .. لنوم المراهقين ؟**

قد توصل فريق من الباحثين بالولايات

المتحدة الأمريكية إلى أن العطور

المصنوعة من زهرة

الياسمين أو

«اللافندر»

تساعد على النوم

الطبيعي الهادئ

حيث أثبتت أن رش

سرير النوم برائحة

الياسمين يساعد

النائم إلى خفض درجة

القلق والتوتر والإكتئاب

النفس.

*** تورم العين .. مشكلة لها حل!**



تعاني بعض السيدات من التورم الذي يظهر تحت العينين قد يرجع إلى قلة النوم أو كثرة النواج أو البكاء وحل هذه المشكلة يجب إتباع الآتي:

- عمل كمادات للجلد المتورم بعجينة من أوراق نعناع وشرائع خيار طازجة وأوراق كزبرة وأوراق شاي.

- عمل كمادات للعين بحلول ملح دافئ

ومسح العينين بالماء المثلج.. ثم تجفيفها أو

بوضع شريحة من البطاطس على كل عين

مع الإسترخاء لفترة تتراوح ما بين ٢٠ إلى

٣٠ دقيقة ومحاولة أخذ قسط من النوم

المريح.

*** نصيحة ذهبية لكل امرأة**

ينصح الخبراء للحصول على بشره ناعمه ونضرة إستخدام الكريمات الغنية بالكولاجين والفيتامينات والمعادن وخاصة فيتامين «C» والكريمات التي تحتوي على أحماض الفاكهة والمواد المعدنية لتنشيط خلايا البشرة وحمايتها من الجفاف مع التدليك المستمر مرتين أسبوعياً على الأقل وأستخدام الكريمات المرطبة للبشرة.

*** قشر البطيخ علاج للضغط والكلبي!**

- أكد أحد الباحثين في الصين أن قشر البطيخ يساعد في علاج أمراض خطيرة منها:

(١) إرتفاع ضغط الدم (٢) إلتهاب الكلى المزمن (٣) مرض الإستسقاظ

- حيث إن التعامل مع قشر البطيخ الأخضر يختلف تبعاً لكل مرض حيث ينصح

بتجفيفه ثم غليه في الماء لمدة ٥ دقائق على أن يشربه المريض يومياً لمدة لا تقل عن شهر

وذلك مفيد للغاية لمرضى ضغط الدم- أما بالنسبة لإلتهاب الكلى المزمن ينصح الأطباء

بتقطيعه إلى شرائح صغيرة وتقليبها في الماء ثم غليها حتى تتحول إلى عجينة تحفظ في

وعاء زجاجي ويتناول المريض منه ملعقة كل صباح لمدة ٣ أسابيع

*** تركيبة للبشرة للحصول على الوجه اللامع**

نصف ملعقة رده - نصف ملعقة عصير برتقال - نصف ملعقة صفه جاوي - زلال بيضه

الطريقة: تخفق جميع المقادير السابقة ثم توضع على الوجه من ٣٠ - ٤٠ دقيقة وتغسل

بالماء الدافئ ثم الماء البارد

منوعات إنترناشيونال

حكمة العدد

إعمل ليوم .. لا يبقى لك به إلا عملك.

هل تعلم ؟

* الملكة التي حكمت مصر وكانت ترتدي زي الرجال هي

حتشبسوت حتى تثبت لشعبها إنها امرأة قوية.

* أقدم ساعة في العالم هي الموزلة المصرية أو «الساعة

الشمسية» التي تحمل إسم الملكة تحتشمس الثالث وهي لا تزال

موجودة في متحف برلين.

* جدول مندليف هو جدول العناصر الكيميائية.

* أول امرأة أدبية شاركت في إثراء السينما المصرية برواية

من تأليفها هي سنية فراعنة وهي كاتبة رواية رابعة العدوية.

همسات

* من يضع نفسه في مواضع التهم.. لا يلوم من أساء الظن.

* فكر قليلاً.. قبل أن تفق كثيراً.

* لا تكثر الحديث عن نفسك حتى لا تكن مغروراً.

* لا تيكث على الدنيا.. فهي ليست باقية لك أو لغيرك.

* من وضع يده في جيبه.. إمتزاح قلبه وعقله.

* لا تفخر بنفسك.. إذع الناس يفخرون بعملك.

* إذا أردت الصبوة لقبة الخيل.. فإنتصر على نفسك أولاً.

أوائل

* أول من إستخدم الطوايع في المراسلات هم الإنجليز

* أول من بنى السدود على الأنهار هم القدماء المصريين.

* أول نبي سار في أرض سيناء هو سيدنا إبراهيم عليه

السلام.

تعلم الفروسية بالكمبيوتر

يعكف حالياً أحد المخترعين البريطانيين على وضع برنامج

جديد للتدريب على الفروسية من خلال الكمبيوتر لمساعدة

المتدثين على ركوب الجياد وتدريبهم على المهارات المطلوبة في

وقت قياسي ودون أي إصابات... وهناك نظام إلكتروني جديد

سيساعد المتدرب على التعامل مع الجهاز كما لو كان حصاناً

حقيقياً يمشى ويركض ويستجيب لكل الظروف التي يمكن أن

يمر بها الفارس والجواد معاً.

مواقع جديدة على الإنترنت

هناك موقعاً بعنوان : WWW.Tdcj.Tx.Us/Stat/

Finalmeals.Htni يتناول كل أنواع الوجبات الأخيرة التي

طلبها المجرمون قبل تنفيذ الأحكام بإعدامهم في ولاية تكساس

الأمريكية منذ عام ١٩٨٢ وحتى عام ٢٠٠٠ ويضم معلومات

عن ٢٣٩ مجرم

هناك موقعاً بعنوان : WWW.Apology For You.com

صممه بعض الشباب للأطفال والشباب تحت سن العشرين الذين

لا يملكون الجرأة لمواجهة أبائهم ليعتذروا لهم عن أخطاء معينة.

نصيحة حكيم

قال أحد الحكماء لأولاده يا أبنائي لقد ذقت الخير كله فلم

أجد طيب من العافية وحملت الصخر كله فلم أجد أثقل من

الدين وذقت المرارة كلها فلم أجد أمر من الحاجة إلى الناس.



وما زالت الزيارات تتوالى لمشاهدة

مستشفى القصر (مبنى السفينة)

قامت سفينة التدريب عايده (٤) وعليها طلبة الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري اثناء رحلتها التدريبية بزيارة إلى ميناء السفينة.

وكان في استقبالهم السيد اللواء سيف الدين جلال محافظ السويس والسيد الربان اسامة الشريف رئيس مجلس إدارة شركة تنمية ميناء السفينة والسيد/ عمر توفيق مدير عام الشركة.



وقد اشد الجميع بهذا الصرح العظيم - الميناء الذي يدار وفق أحدث النظم العالمية ويربط الخطوط الملاحية العالمية ويحدث انتفاضة مدوية تنعش الصناعة المصرية من خلال المنطقة الاقتصادية المجاورة، وكذا مركزا للخدمات والمشاريع اللوجستية التي تحقق قيمة مضافة للاقتصاد القومي.

وقد اتسم استقبال السادة الضيوف بالحفاوة البالغة وكرم الضيافة ومما هو جدير بالذكر أن الربان اسامة الشريف من خريجي الاكاديمية.



اللواء سيف الدين جلال محافظ السويس
والربان اسامة الشريف اثناء تفقدهما جرس السفينة



من بين من كان في استقبالهم

اللواء سيف الدين جلال والربان اسامة الشريف في حديث مع التلفزيون





شركة المدسرية للمخازن الجمركية Amria Bonded Warehouses Co.



Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية

مكتبا -

تتمثل إحدى من إواثل الشركات التي يساهم القطاع الخاص في التنمية الاقتصادية والإنتاجية بزيادة كفاءة النظام الموانئ الجافة .
لذلك فإننا نشهد لها لتكون مستودع إيداع جمركي عام لتعمل على تخفيف العبء عن ميناء الاسكندرية خاصة موانئ الجمهورية العامة .

لذلك فإننا نشهد لها لتكون مستودع إيداع جمركي عام لتعمل على تخفيف العبء عن ميناء الاسكندرية خاصة موانئ الجمهورية العامة .

لذلك فإننا نشهد لها لتكون مستودع إيداع جمركي عام لتعمل على تخفيف العبء عن ميناء الاسكندرية خاصة موانئ الجمهورية العامة .

لذلك فإننا نشهد لها لتكون مستودع إيداع جمركي عام لتعمل على تخفيف العبء عن ميناء الاسكندرية خاصة موانئ الجمهورية العامة .

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والتراخيص للعملاء .
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- تجهيز ساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلجة والمبردة .
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والآلات والمعدات والسحب لأي عده حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة .
- إمكانية السحب الجزئي للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .

□ استقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .

□ تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والجودة .

□ بها مجمع جمركي متكامل لنمو الاجراءات الجمركية في أسرع وقت وبطريقة مهيأة مهيأة بالحاسب الآلي لمصلحة العميل .

موقعنا :-

□ الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الاسكندرية - برج العرب)
القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات



Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
E-mail: ragabnet@intouch.com

الادارة : اول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق اسكندرية
القاهرة الصحراوى كينج مريوط - كينج مريوط - الاسكندرية
ت : ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢ (٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥ (٣)
محمول : ١٢٣٩٤٢١٦

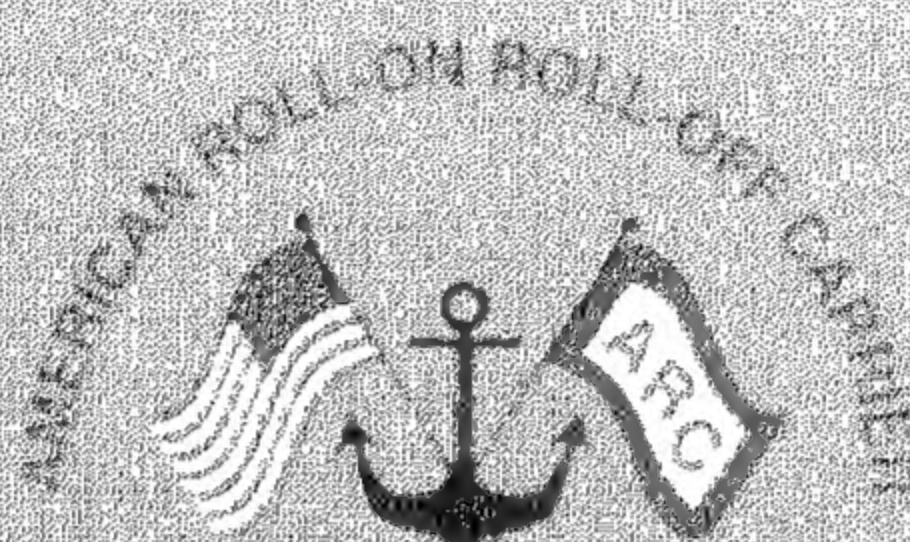


Barwil Egytrans

SERVING ALL OVER THE WORLD



中海集装箱运输有限公司
CHINA SHIPPING CONTAINER LINES CO., LTD.



BULCON



NAVIGATION MARITIME
BULGARE, VARNA



EUROP, MEDITERRANEAN
& MIDDLE EAST



Certificate No. 70816

The use of the UKAS Quality Management logo in respect of these services is subject to the requirements of the certificate number 70816.

ALEXANDRIA HEAD OFFICE

TEL: 20-3-435510
FAX: 20-3-435555
TLX: 55741 BARGY UN

e-mail: barwil.alexandria@barwil.com
website: www.barwil-egytrans.com
www.barwil.com



Barwil Egytrans

الجمعية البحرية المصرية

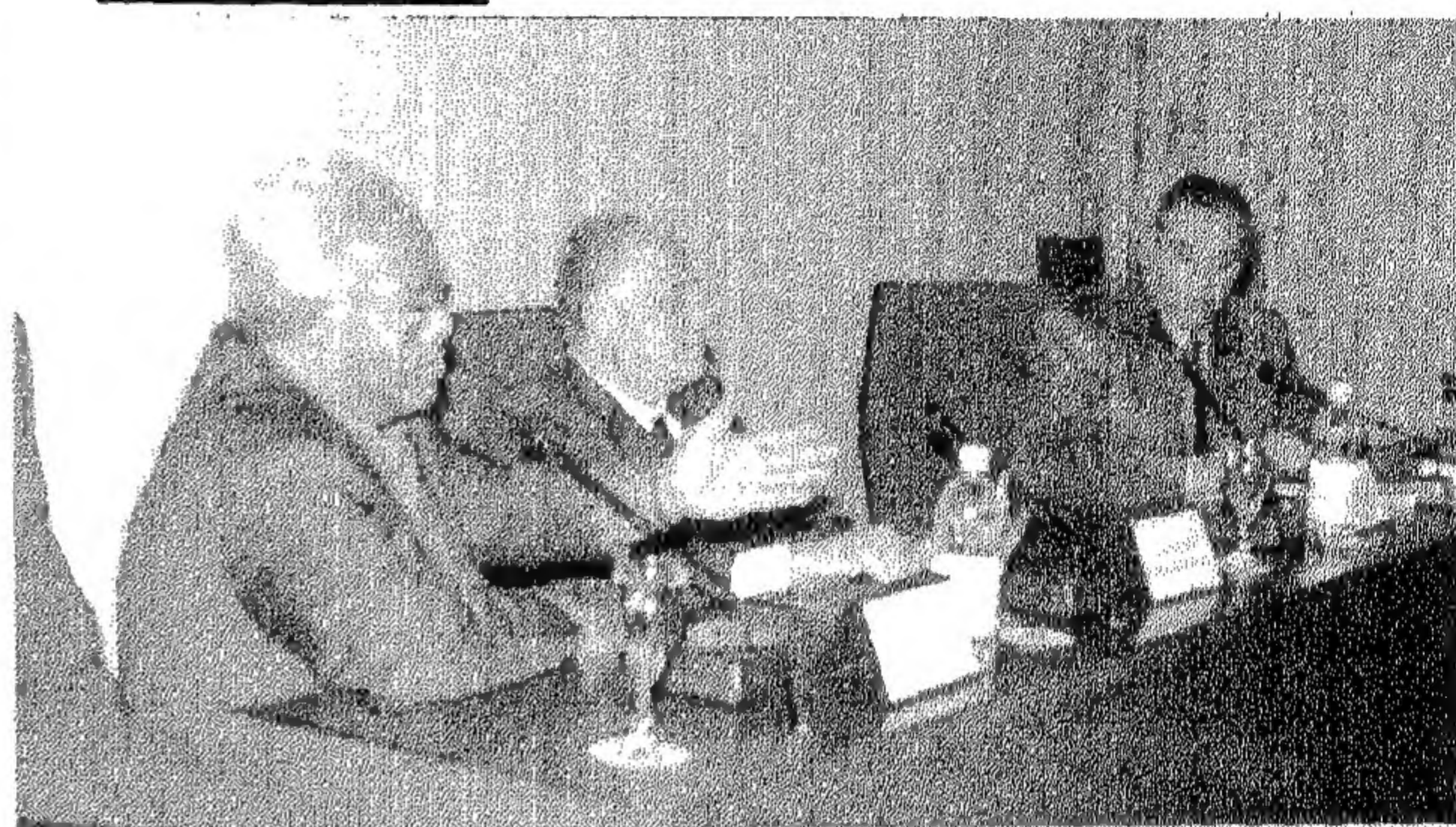
في إطار الجهود التي تبذلها الدولة نحو تطوير الموانئ المصرية. ومن هذا المنطلق نظمت الجمعية البحرية المصرية ندوة بالاسكندرية عن خطة تطوير ميناء دمياط حاضر فيها السيد اللواء إبراهيم يوسف رئيس ميناء دمياط الذي شرح الخطة الجارية نحو تطوير الميناء ... وقد نظمت الجمعية زيارة ميدانية إلى ميناء دمياط شارك فيها كبار الخبراء والاكاديميين وروساء الشركات الملاحية من أعضاء الجمعية الذين شاهدوا الجهد المبذول والتطوير الجارى بالميناء الذي قاده باقتدار اللواء إبراهيم يوسف ورجاله.

أحمد منصور
مدير الجمعية

تسليم ميناء دمياط



لواء إبراهيم يوسف رئيس ميناء دمياط أثناء تسليمه درع الميناء إلى اللواء صالح محمد صالح سكرتير عام الجمعية أثناء زيارة أعضاء الجمعية لميناء دمياط



د. عاطف مرسى - اللواء إبراهيم يوسف - دكتور أحمد عبد المصطفى محاضرة تطوير ميناء دمياط
محاضرة ميناء دمياط يوم ٢٠٠٣/٥/٨

مجتمع إندناشيونال

إهداء رقيق بمناسبة الخطوبة السعيدة من وسام وظاهر إلى العروسين / محمد على والأنس / فاطمة ماهر عبد الحميد وألف مبروك



إيناس سعيد محمود بتوكيل ميتشل جونيور للملاحة بيورسعيد تهنيئ
الزميل عمرو فوزى بزفاقة على المهندس بيريهان أحمد صالح

تمنئة
اللواء / عاصم السيد أحد أسرة
تحرير المجلة يهنئون الزميل / عبد
الرحيم مصطفى بالمولودة السعيدة
"أمينة" ألف مبروك..

تمنئة
تهنئة رقيقة إلى الريان / أشرف عبد
الراضى مدير عام شركة "إيرمار"
الملاحية الدولية "فرع السويس"
بالمولود السعيد "يوسف" ألف مبروك



تامر يحيى عجمي



عيد ميلاد سعيد



من جدو موسى إبراهيم بالنقل البحري
إلى الحبيب عمرو محمد كيون
عيد ميلاد سعيد



محمد فوزى
من عمرو جمال عمار



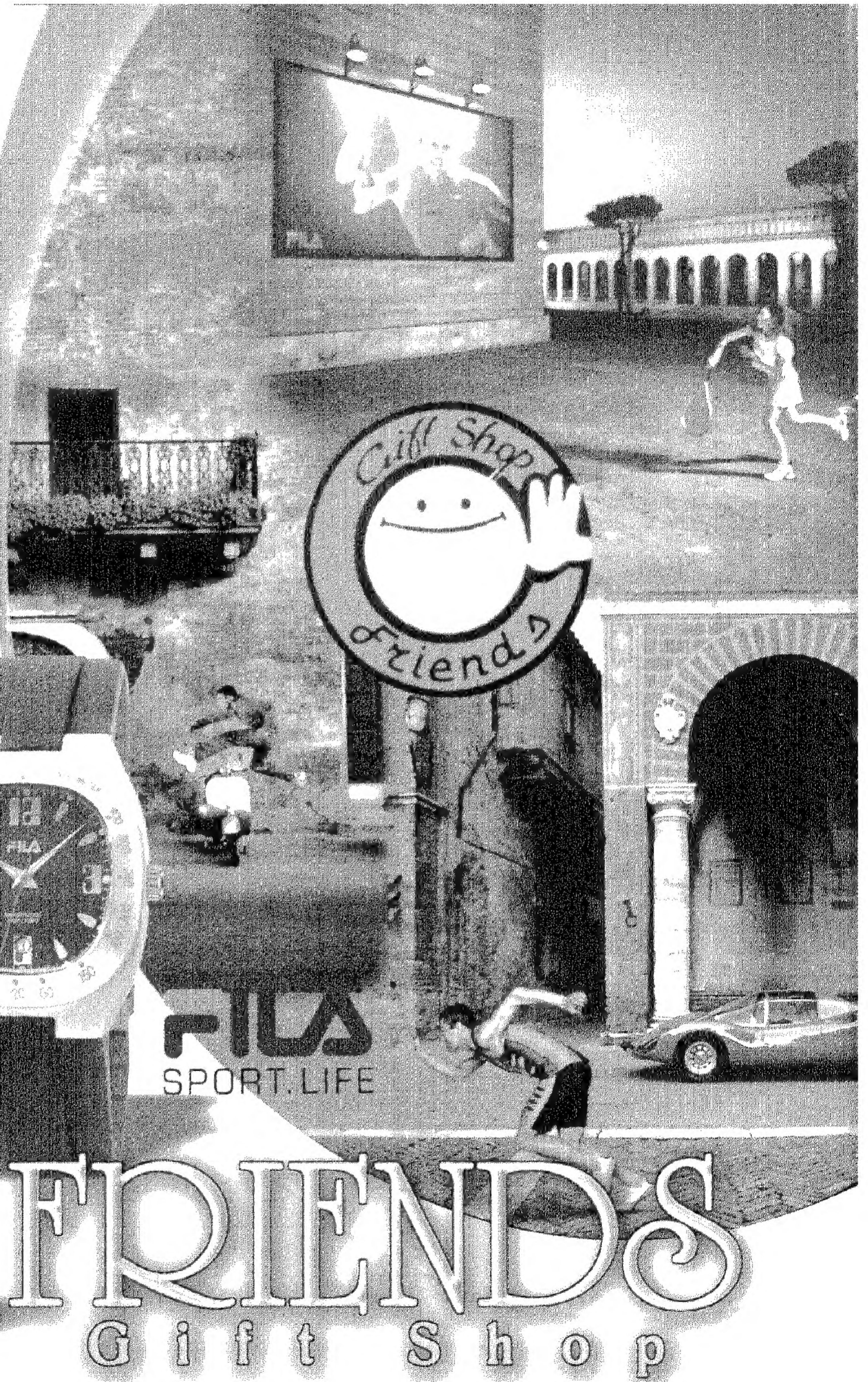
من أنونة، ومن بابا
نادر ومأم غادة إلى
ندى نادر جلال
كل سنة وأنت طيبة
وعقبال ١٠٠ سنة



العريس جمال صبحي
من حمو خميس



ألف مبروك
وصال رفعت أبو المجد



AUTHORIZED DEALER
FRIENDS GIFT SHOP AT

• ALEXANDRIA
1- KHALIL EL KHAYAT- MOUSTAFAKAMEL

2- ZAHRAN CITY MALL